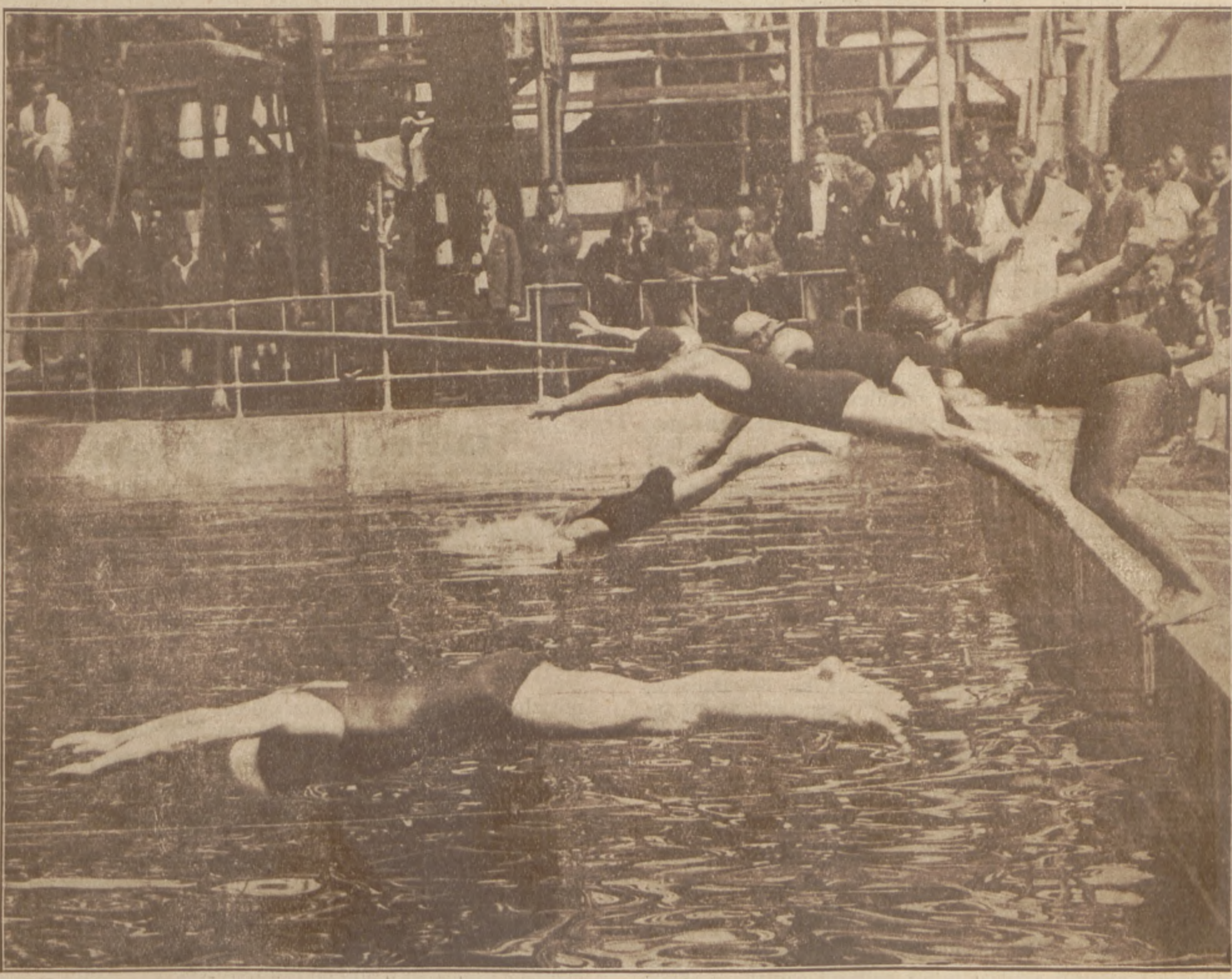
SPORT WODNY

CZASOPISMO POŚWIĘCONE SPRAWOM
WIOŚLARSTWA, ŻEGLARSTWA i PŁYWACTWA.

Rok 2. WARSZAWA, 15 WRZEŚNIA 1926. Nr. 13.

CENA EGZEMPLARZA **jeden złoty.** PRENUMERATA KWARTALNA 5 ZŁ.



Zawody pływackie o mistrzostwa Europy w Budapeszcie. Start do finału na 100 m.
Niedyskretna fotografja zdradza sekret zwycięstwa Barany'a, który ruszył przed strzałem.

Mistrzowie Polski 1926 r.

Na tegorocznych regatach w Bydgoszczy, które aż nadto wyraźnie udowodniły wspaniały rozwój wioślarstwa polskiego, nowe nazwiska wpisano na listę mistrzów Polski.

Po S. Wróblu w 1923 r. i A. Osiecimskim-Czapskim w 1924-25, nowy mistrz na jedynce p. W. Długoszewski z A. Z. S. Krakowskiego w zupełności zasługuje na swój tytuł. Ma on młodość, której pierwszemu brakowało, i zdrowie, które ostatnio drugiemu dziwnie niedopisywało. Styl swój, w zeszłym roku trochę niewyrobiony, Długoszewski obecnie znacznie poprawił. Przypomnijmy sobie nasze słowa z artykułu o scullerach w „Sporcie Wodnym" z listopada roku zeszłego:

„Naumenko opanował jazdę na jedynce w zupełności, brak mu jednak zaciętości i bezwzględnej chęci zwycięstwa, które to walory są potrzebne na pokonanie groźnych przeciwników. Całkiem innym typem jest Długoszewski, zdobywający tak zaszczytne wyniki, dzięki kolosalnej pracy i ambicji".

Tegoroczne mistrzostwa chyba w zupełności udowodniły słuszność tych słów. Do startu stanęło trzech zawodników o dość podobnych cechach i równych siłach. Lisicki, którego forma jest bardzo nierówna, w tym dniu był w dość słabej kondycji. Naumenko nie potrafił zdobyć się na wysiłek, jakiego wymaga wygranie mistrzostwa Polski i dlatego daleko już przed metą miał bieg przegrany. Długoszewski zaś zdobył Mistrzostwo przedewszystkiem siłą woli i nerwów, wykazując nawet na ostatnich metrach toru jazdę równą i poprawną. Należy mu się szczera pochwała za piękny wynik, dokonany pomimo niezupełnie sprzyjających warunków fizycznych (62 klg.). W roku 1924 wygrał Długoszewski bieg juniorów, obecnie liczy lat 21; a więc ma jeszcze dużo czasu, by udoskonalić się w sporcie, w którym się już wyróżnił.

Mistrzowie na dwójce podwójnej w 1926: pp. A. Osiecimski-Czapski i J. Lisicki z W. T. W. zdobyli ten tytuł w „row-over" (jedyną pociechą jest, że, jak widzimy w kronice zagranicznej, wiele mistrzostw w innych państwach były również zdobyte w „row-over"). Nie można więc było przekonać się o ich rzeczywistej wartości. Na przyszły rok sytuacja zapowiada się znacznie lepiej, gdyż, jak słychać, tworzą się dwójki podwójne w Toruniu i Krakowie; miejmy więc nadzieję, że mistrzostwo to w roku 1927 zgromadzi kilka dobrze zgranych osad.

Mistrzowie na czwórce w 1926 r.: pp. Janik, Figurski, Birkholc i Bronikowski z B. T. W. stanowią osadę wyjątkowo dobrze wytrenowaną, ich cztery wiosła chwytają wodę zupełnie równomiernie i jednocześnie, co jest dowodem bardzo dobrego zgrania i świadczy o wysokim technicznym poziomie osady. Przy słabej w tym roku konkurencji, osada B. T. W. miała w tym większą możność wyróżnienia się w wspaniałym zresztą czasie 5.54. Obawę jednak wzbudza ich waga, przeciętnie 66 $^1/_4$ klg., która na osadę o poziomie Mistrza Europy lub olimpijskiego jest stanowczo za mała. Zato sternik, tembardziej przy tak lekkiej osadzie, musi być przynajmniej o 10 — 12 klg. lżejszy. Waga sternika, 63 klg., na regatach międzynarodowych może spowodować ostrą krytykę zagranicznej prasy sportowej.

Mistrzowie na ósemce na 1926 r.: pp. Gordziałkowski, Kurnicki, Niezabitowski, Seredyński, Kozakowski, May, Cybulski i Kulej z A. Z. S. Warszawskiego już po raz drugi zdobywają ten tytuł na ósemce, udowodniając, że racjonalne zrozumienie i przystosowanie sportu wioślarskiego nawet przy stosunkowo szczupłym wyborze wioślarzy nie pozostaje bez nagrody. W tym roku osada A. Z. S. War. wydaje się lepszą, niż w roku ubiegłym. W szlakowym, wspieranym z jednej strony przez siódemkę, (bodajże najlepsze wiosło osady), a z drugiej przez szóstkę, ma podstawę na której można wybudować jedną z najprzedniejszych ósemek Europy. W tegorocznym biegu, jak to się często zdarzyć może, najlepszej nawet osadzie, szło im niezbyt dobrze, jednak przez długi i spokojny finisz, gdzie ani na chwilę długość pociągnięcia nie była skrócona — co przedewszystkiem jest zasługą szlakowego,—udowodnili swą przewagę nad przeciwnikiem i pewnie zdobyli mistrzostwo. Osada ta, wśród polskich ósemek najcięższa, na regatach międzynarodowych będzie jedną z lżejszych.

Mistrzom Polski i ich kierownikom należy się najszczersze powinszowanie za rozumną i metodyczną pracę, położoną dla dobra rozwoju wioślarstwa polskiego.

„Święto Wisły".

Dorocznym zwyczajem powołany przy Wojskowym Klubie Wioślarskim w Warszawie Komitet przedstawicieli związków i klubów żeglarskich, wioślarskich i pływackich, oraz władz samorządowych, państwowych, wojskowych i społecznych urządza w dniu 19 września r. b. na Wiśle powszechne regaty i zawody żeglarskie, wioślarskie i motorowe, połączone z popisami wojsk lotniczych, saperskich, marynarki wojennej i policji wodnej. Pozatem udział w zawodach wezmą wytyczni Zarządu Dróg Wodnych, piaskarze, przewoźnicy i rybacy Związku Przemysłu Wiślanego i t. p.

„Święto Wisły" ma być wielką manifestacją wszelkiego żywiołu wodnego tak sportowego, jako też pracującego na wodzie bądź dla zarobku, bądź dla przygotowania się do obrony kraju.

Celem „Święta Wisły" jest rozbudzenie wśród społeczeństwa zamiłowania do sportów wodnych, do żeglugi, a także zainteresowania problemem korzyści, płynących z zużytkowania dróg wodnych i koniecznością posiadania własnego wybrzeża morskiego.

Już w roku bieżącym liczne statki i yachty żaglowe chlubnie poniosły banderę polską na szerokie wody od Berlina, do Szczecina, Kopenhagi, Sztokholmu i Królewca.

Dzielny marynarz polski, wolny żeglarz sportowiec odbili na statku polskim od lądu i roznieśli na morza sławę imienia polskiego. Niechaj nadal młodzież rozbudza w sobie zamiłowanie do morza i żeglugi.

„Święto Wisły" ma być rewją i pokazem wyników prac w tym kierunku.

Dla tego Komitet „Święta Wisły" pragnie aby „Święto Wisły" przybrało charakter imprezy społecznej, aby społeczeństwo polskie wzięło w nim udział przez swą obecność na tych zawodach i pokazach, a także aby wyróżniło zwycięzców szlachetnej rywalizacji drogą nagrodzenia ich.

Nagroda wyróżni marynarza polskiego, wolnego żeglarza, sportowca, ogorzałego rybaka, piaskarza czy też sapera lub policjanta.

Bliższych szczegółów udzielają i dary na nagrody przyjmują członkowie Komitetu, tel. 3-34, 293-70, 182-34 (siedziba Komitetu Marszałkowska 130 m. 2. Bank Zjedn. Przem. L. Szwykowski).

Nowy klub wioślarski w stolicy.

W Warszawie na prawym brzegu Wisły niżej mostu ks. J. Poniatowskiego buduje nową przystań sekcja wioślarska „Sokoła".

Przystań przedstawia się bardzo efektownie i choć jeszcze niewykończona już ściąga wielu sokołów, garnących się do wiosła.

W końcu b. m. nastąpi poświęcenie ukończonego budynku. Zarząd Klubu stara się o skompletowanie taboru aby z wiosną 1927 r. rozpocząć pracę na dobre.

Po uchwaleniu przez władze statutu klubu, zostanie złożona deklaracja o przyjęcie do P. Z. T. W.

Stolicy przybywa więc nowa poważna placówka sportowa, a klubom konkurent.

Organizacja Sokoła w Warszawie posiada dość liczny materjał ludzki, który przy dobrych chęciach i dobrem fachowem kierownictwie może się stać groźnym przeciwnikiem.

Rozpoczynając pracę z wiosną, Zarząd Klubu winien się postarać o dobrego trenera, lub wytrawnego wioślarza, któryby wyszkolił i ujednostajnił system wiosłowania i poprowadził racjonalne treningi.

Rozpoczynając pracę od początku nie należałoby ściągać wioślarzy z innych klubów, lecz wyszkolić zastęp wioślarzy zupełnie nowych.

Nowopowstającemu Klubowi należą się słowa zachęty i życzenia pomyślnego rozwoju.

Rok 2. WARSZAWA, 15 WRZEŚNIA 1926 r. Nr. 13

SPORT WODNY

CZASOPISMO, POŚWIĘCONE SPRAWOM
WIOŚLARSTWA, ŻEGLARSTWA i PŁYWACTWA

O NAS—ZAGRANICĄ.

W ciągu ostatnich paru tygodni reprezentacje Polski w kilku dziedzinach sportu brały udział w wielkich konkurencjach światowych na międzynarodowych boiskach. Złożyło się przytem tak szczęśliwie, że we wszystkich zajęliśmy miejsca od ostatnich dość dalekie, miejsca — wystawiające nam jeśli już nie dyplomy honorowe, to w każdym razie niezłe świadectwa usilnej pracy nad siły i dokonywanych postępów.

Nic tedy dziwnego, że pragnąc bilans naszych sukcesów uzupełnić sumami opinij, zapisanych na nasze konto przez zagranicę, bierzemy do ręki jej pisma sportowe i pilnie szukamy w nich odbicia myśli o polskich zawodnikach.

Przejdźmy kolejno najważniejsze międzynarodowe wydarzenie sportowe z udziałem polaków.

Więc najpierw — wielkie światowe igrzyska kobiece. Obok szeregu innych państw reprezentowana jest Polska w liczbie 7-iu zawodniczek. Jedna z nich — p. Konopacka zdobywa sukces o wielkiem międzynarodowem znaczeniu. Inne—wprawdzie nie zajmują w konkurencjach godnych uwagi miejsc, wszakże nie są ostatnie, wykazują niezłą technikę i styl, duże zacięcie sportowe a przedewszystkiem — po raz pierwszy są na międzynarodowych zawodach.

Najbardziej—bodaj—przychylna nam prasa francuska zachowuje dziwną rezerwę w stosunku do reprezentacji polskiej. O rekordzie Konopackiej pisze wstrzemięźliwie, o pozostałych zawodnikach ani słowa.

Wioślarskie mistrzostwa Europy. Czwórka polska zdobywa trzecie miejsce na 7 startujących państw przy dość silnej konkurencji. Prasa francuska ogranicza się do suchego, bez komentarzy, stwierdzenia faktu, do zanotowania poprostu na trzeciem miejscu w wynikach—słowa „Pologne".

Na parę dni przed meczem piłki nożnej Turcja—Polska, znajdujemy w prasie francuskiej wzmiankę następującą: „W dniu 12 września spotkać się mają footbalowe reprezentacje Turcji i Polski. Jest rzeczą bardzo trudną stawiać hypotezy co do wyniku meczu tego, tembardziej, że Turcy w ostatnich czasach znacznie się polepszyli—podczas gdy Polacy stoją ciągle na tym samym poziomie". Jak wiadomo — Turcy dostali w meczu tym 6 : 1. Prasa francuska ograniczyła się znów do zanotowania suchego wyniku.

Na podstawie przytoczonych powyżej trzech przykładów—spróbujmy postawić wniosek: prasa zagraniczna nie dlatego mało wagi przywiązuje do sportu polskiego, iżby w zasadzie była mu nieprzychylną, lecz dlatego, że miarodajne sportowe czynniki polskie informują zagranicę o postępach polskich sportowców w stopniu niedostatecznym.

Opinje, wyrażane piórami zagranicznej prasy o sporcie polskim, wyraźnie nam dowodzą, że do sukcesów polskich odnoszą się tam z pewną pobłażliwością, żeby nie powiedzieć—lekceważeniem. Tu i owdzie odnoszone zwycięstwa i sukcesy polskie traktowane są raczej jako fakty, aniżeli istotne wykładniki osiągniętego poziomu sportowego. Stąd—owa niezwykła wstrzemięźliwość w naświetlaniu polskich—rzadkich zresztą—sukcesów, stąd nieprzywiązywanie uwagi i wartości do polskich zawodników.

Powiedzmy to sobie szczerze i przyznajmy otwarcie: winę takiego stanu rzeczy ponosimy sami, nie dbając w dostatecznym stopniu o właściwe informowanie zagranicy o rozwoju sportu w Polsce. W pismach zagranicznych często spotkamy artykuły, omawiające stan i rozwój sportów — w Nowej Zelandji, w Algerze, na Kubie i w Irlandji, nie mówiąc już o Czechach, Hiszpanji — i innych krajach europejskich, nie wyłączając Rosji, nie spotkamy natomiast prawie nigdy poważnego artykułu, poświęconego stosunkom sportowym w Polsce. Wzmiankę zaledwie, nazbyt często ograniczoną do wyniku samego, znajdziemy od czasu do czasu w prasie zagranicznej z racji omawianych zawodów międzynarodowych, w których udział biorą zawodnicy polscy.

Sport polski, dla którego znowu ubiegający sezon był dużym krokiem naprzód, a który tak szybko dopędza zagranicę mimo swego długiego spóźnienia w ogólnym rozwoju, napewno zasługuje w większym aniżeli obecnie stopniu na uwagę zagranicy.

Leży to przecież zarówno w interesie sportu polskiego, jak i wszystkich tych czynników, które znaczenie jego na terenie międzynarodowym doceniają. Warto by więc—wspólnemi siłami zakrzątnąć się pilnie około ugruntowania niezbędnych podstaw dla propagandy sportu polskiego zagranicą.

Bo aczkolwiek — wyniki sportowe stanowią bezsprzecznie wspaniały czynnik propagandy, nie są one wszakże czynnikiem jedynym.

O TEREN REGATOWY W STOLICY.

Stanowisko, jakie zajmuje sport wioślarski w Warszawie jest niewspółmierne nietylko w stosunku do jego znaczenia i wartości, nietylko w stosunku do innych gałęzi sportu, lecz nawet w stosunku do mniejszych od stolicy miast polskich, że wymienimy Bydgoszcz, Poznań lub Kraków. Stosunek ten jest dla miljonowej stolicy wielkiego państwa wyraźnie niekorzystny, a jeżeli chodzi o przyszłość wioślarstwa, nawet niepokojący. Piękny ten i posiadający starą tradycję sport nie może należycie rozwijać się w mieście, którego herbem jest Syrena, gdyż Syreni Gród dotychczas nie zdobył się na stworzenie odpowiedniego terenu i warunków dla wioślarstwa. Dzieje się tutaj krzywda obustronna: wioślarstwu, bo musi wegetować na kapryśnej Wiśle, gdzie przy normalnym poziomie wody nawet trzy łodzie nie mogą jednocześnie stanąć do biegu — i mieszkańcom Warszawy, bo nie mają możności obserwowania na wielką skalę zakrojonych zawodów wioślarskich.

Wiemy dobrze, że najlepszą propagandą danej gałęzi sportu jest sprężysta organizacja zawodów na przystosowanym odpowiednio terenie, gdzie widz ma możność śledzenia całego przebiegu walki, a przynajmniej najważniejszych jej momentów. Takie tereny posiada w Warszawie między innemi kolarstwo, piłka nożna — dlatego też wyścigi cyklistów, czy mecz piłki nożnej pociągają tysiące widzów.

A któż interesuje się regatami? „Brać" wioślarska z rodzinami, trochę osób specjalnie zaproszonych i garstka sympatyków wioślarstwa, która, z powodu nieudolnego do niedawna organizowania regat malała coraz bardziej Trzeba bowiem przyznać, że jeszcze w roku ubiegłym regaty warszawskie nosiły charakter „familijny", a wrażenie ogólne mogło służyć za przykład dość jaskrawy, jak tego rodzaju imprez urządzać nie należy. Ten obraz niedołęstwa organizacyjnego mógł zniechęcić do odwiedzania przystani nawet osoby najżyczliwiej dla wioślarstwa usposobione. Więc trzeba teraz opinję naprawiać.

Utarło się bowiem w szerokich sferach przekonanie, że regaty są widowiskiem interesującem samych tylko wioślarzy. Jest to twierdzenie błędne, a najwymowniejszem jego zaprzeczeniem jest Bydgoszcz, gdzie podczas regat o mistrzostwo Polski napływają do Brdyujścia takie tłumy, że niekiedy olbrzymie trybuny nie mogą wszystkich pomieścić. Ale wioślarze bydgoscy, posiadając ładny teren, potrafili sobie wychować publiczność wioślarską tak, jak w Warszawie zdołali wychować publiczność kolarską — cykliści i „meczową" — piłkarze. Z tego wynika, że przed wioślarstwem stołecznem leży piękne i wdzięczne zadanie wychowania sobie widzów wśród szerokich mas, wychowania tak zwanej publiczności regatowej. Najlepszym środkiem wychowawczym będzie rozumna i celowa organizacja regat, a do tego potrzebny jest teren.

Budowa toru regatowego w Warszawie nie jest przedsięwzięciem łatwem, ale nie należy myśli tej zgóry skazywać na niepowodzenie. Nie jest to tak zwana „rzecz niemożliwa", tembardziej, że w wieku XX-ym takie „rzeczy" wogóle nie istnieją.

Jest tyle wolnych i chętnych do pracy rąk. Więc niechaj miarodajne czynniki wioślarstwa polskiego chwycą inicjatywę, a wioślarze polscy niechaj pokażą, co umieją. Należy przesłać memorjały, jasno oświetlające tę palącą sprawę do władz.

Trzeba, aby Magistrat, Ministerstwo Robót Publicznych, Dyrekcja Dróg Wodnych, a nawet Sejm, jeżeli tego zajdzie potrzeba, dowiedziały się o konieczności posiadania takiego terenu, ponieważ dotychczas ten szlachetny sport wioślarski ma w stolicy zamkniętą drogę rozwoju.

Wielkie pole działania otwiera się tutaj przedewszystkiem przed naczelnemi władzami polskiego wioślarstwa i wiele zależy również od stołecznych klubów.

A kto wie? Jeżeli wszyscy zapragną gorąco posiadania terenu wioślarskiego, odpowiadającego wielkości stolicy państwa, jeżeli wszyscy wykażą maksimum energji, jeżeli posypią się ofiary, to może już przyszłe „Mistrzostwa Europy" oglądać będziemy na pogłębionem, rozszerzonem i przedłużonem jeziorze Gocławskiem, przed zgrabnemi trybunami wzniesionemi w ślicznym parku Skaryszewskim. A może zostanie na ten cel sprostowana i powiększona Łacha Siekierkowska, której okolice przeznaczone są w przyszłości na siedziby dla towarzystw wioślarskich? Należy działać bez zwłoki, bo „czas szybko wybija bezpowrotnie minione chwile".

Zapowiedziane w Polsce na rok przyszły mistrzostwa Europy nie mogą się odbyć w Bydgoszczy, gdyż tor na kanale w Brdyujściu, według wymagań regulaminu F. I. S. A. jest za krótki. Chwila do działania jest więc wyjątkowo odpowiednia.

Kiedy Warszawa posiędzie teren regatowy wtedy wioślarze stołeczni uczynią ze swych zawodów widowisko barwne, pociągające, pełne emocyj sportowych i wtedy regaty o mistrzostwo Polski lub Europy będą ściągały takie masy publiczności, jak regaty w Henley lub Berlinie.

Wł. Grzelak.



Start ósemek o Mistrzostwo Europy w Lucernie, pierwsza z brzegu Polska.

Wioślarskie Mistrzostwa Europy w Lucernie.

Już na 2 tygodnie przed regatami ustaliła się dobra pogoda, niezbyt jednak dla naszych wioślarzy przyjemna: w dzień od samego rana gorąco i parno, w nocy zaś tak duszno, że trudno zasnąć.

W dzień regat podczas pierwszych 2-ch biegów pochmurno i lekki, słabnący wiaterek. Po południu niebo się wyjaśnia, słońce zaczyna prażyć na dobre i robi się duszno. Ze względu na możliwość puszczenia 12 łodzi przedbiegów niema. Tor 2000 mtr. zupełnie prosty, od strony brzegu jest ograniczony linją białych beczek, co 250 mtr. jedna, od strony zaś jeziora, statkiem towarzyszącym biegowi. Statek oraz motorówki arbitra, startera i policji, pilnującej porządku na jeziorze dają falę, która oczywiście pozostaje i na biegu.

Meta znajduje się w samem mieście i biegi można doskonale obserwować z obu bulwarów. Publiczności, na zaimprowizowanych ad hoc trybunach, sporo również widzimy ją i na bulwarach oraz na dziesiątkach łodzi motorowych, wiosłowych, żaglowych i t. p. Największy tłok na statku, który towarzyszy biegom, pomimo słonych 12 fr. biletów. Umieszczono tu także delegacje wioślarskie na kongres Międzynarodowego Związku Wioślarskiego oraz prasę. Pozatem statek zapełniają przeważnie Szwajcarzy, którzy stale dopingują swoje osady krzycząc na tempa nazwę klubu jadącej osady. Można śmiało powiedzieć, że bieg dwójek ze sternikiem był wygrany tylko przez Szwajcarów jadących na statku. Jedynie podczas emocjonującego biegu ósemek napięcie nerwowe było tak silne, że nikt nie krzyczał i nie liczył tempa jadącym osadom; wszystkich pochłonęła zaciekła walka tocząca się od startu do mety nietylko o pierwsze ale i o dalsze miejsca.

Biegi odbyły się w 2 serjach: czwórki ze sternikiem i dwójki bez godz. 11—12 rano, pozostałe między 2.15—4.15. W tym czasie nie kursują bowiem po jeziorze, w obrębie toru statki osobowe, które uniemożliwiłyby przeprowadzenie zawodów. Organizacja regat bez zarzutu. Starter b. dobry, co w rezultacie, po bezowocnych próbach wyrwania w I i II biegach, dało piękne momenty sportowe, zwłaszcza start 8 ósemek. Pomimo nierozgraniczonych torów i 12 metr. na łódź, żadnych kolizyj lub zajechań nie było.

BIEG I. Czwórki ze sternikiem: g. 11.

Startuje 7 państw: Szwajcarja, Polska, Portugalja, Włochy, Francja, Holandja i Belgja.

Po jednym falstarcie, czwórki ruszają po raz drugi razem w bardzo ostrem tempie. Francja wychodzi na czoło, tuż za nią Włochy; Polska na trzeciem miejscu. Na 300 mtr. ostra walka o prowadzenie między Francją i Włochami, idącymi nos w nos. Na 500 mtr. Włosi prowadzą przed Francją, Polską i Szwajcarją. Ostatnia idąc coraz mocniej dochodzi, mija Polskę i Francję i na 750 mtr. jest druga o długość za Włochami, III—Francja, IV—Polska. Włosi zwiększają tempo i na 1000 mtr. są już na przodzie o 3 długości, które, jadąc dalej spokojnie, powiększają do 4 na mecie. Szwajcarja do końca II. Polska na półmetku jest znowu trzecia, lecz na 1250 dochodzą ją Francja i Belgja i rozpoczyna się zacięta walka o III miejsce. Łodzie idą to nos w nos, to z metrowemi różnicami. Na 1800 Polska jadąca bardzo ambitnie ctm. po ctm. wysuwa się naprzód i kończy o 3½ długości za Szwajcarją, a o długość przed Francją i Belgją. Holendrzy i Portugalja daleko. Na torze tempo Włoch i Belgji 36, Szwajcarji, Polski i Francji 34. Technicznie najlepsi Francuzi, Szwajcarzy i Włosi.

Wyniki: 1) Włochy (Società Canottieri „Argus" di S. Margherita Ligure) 7:20,6. 2) Szwajcarja (See-Club Biel) 7:31,8. 3) *Polska (Bydgoskie Towarzystwo Wioślarskie)* 7:42,8. 4) Francja (Emulation Nautique Boulonnaise) 7:45,4. 5) Belgja (Royal Sport Nautique de la Meuse, Liège) 7:45,6. 6) Holandja (Utrechtsche Studenten Roeivereeniging „Triton") 7:57,8. 7) Portugalja (Club Naval Lisboa) 8:08,6.

BIEG II. Dwójki bez sternika: (Pair-Oars) g. 11 m. 30.

Startują 4 państwa: Szwajcarja, Włochy, Belgja i Holandja.

Włochy wyrywają na starcie 44 i prowadzą pierwsze 100 mtr. poczem wymija je Szwajcarja pomimo wolniejszego tempa (38), na trzeciem miejscu—Belgja, ostatnia—Holandja. Po 250 mtr. Holandja dochodzi i mija Belgję; na 500 mtr. jest przed nią o długość, zbliża się powoli i mija Włochy. Szwajcarja na 750 mtr. o długość przed Holandją i Włochami jedzie spokojnie w tempie 34 powiększając odległość do 4³/₄ długości na mecie. Tymczasem Holandja i Włochy już od półmetka zaciekle walczą o drugie miejsce. Na 1000 mtr. prowadzą Włochy, na 1250—Holandja, na 1500—Włochy. Od 1750 mtr. prowadzi bez przerwy Holandja, lecz na ostatnich 30 metrach Włochy bajecznym zrywem w tempie 50 uderzeń na minutę dochodzą ją i ostatniem pociągnięciem zdobywają przed nią 2 miejsce różnicą ³/₄ metra. Belgja daleko z tyłu.

Wyniki: 1) Szwajcarja (Ruderclub „Reuss" Luzern) 7:44,6. 2) Włochy (Rowing-Club Genovese, Genova) 7:57. 3) Holandja (Roeivereeniging „Nautilus", Rotterdam) 7:57,2. 4) Belgja (Cercle des Régates, Bruxelles) 8:15,2.

BIEG III. Jedynki: g. 2 m. 15.

Startuje 6 państw: Polska, Holandja, Węgry, Belgja, Czechosłowacja i Szwajcarja.

Od startu prowadzi Szwajcar na 36 przed Czechem i Węgrem; Polak idzie na ostatniem miejscu na 32. Przewaga Szwajcara staje się coraz bardziej widoczna, Czech opada z sił i zwalniając coraz bardziej tempo, odpada od czołowej grupy. Na 500 mtr. prowadzi o 1½ długości Szwajcar przed Węgrem, Belgiem, Czechem, Holendrem i Polakiem. Od półmetka Czech przechodzi na przedostatnie miejsce tuż za Holendrem i 1½ długości przed Polską. Wszyscy trzej jadą w tempie 28 na min. Do mety Szwajcar przychodzi pewnie na 1 miejsce o 2½ długości przed Węgrem i Belgiem. Węgier byłby groźnym przeciwniem dla Szwajcara, gdyby jechał na własnej łodzi, ktora mu ugrzęzła gdzieś w drodze do Lucerny.

Tempo zwycięzcy na torze 34—36—34, 2 i 3 jechali na 34.

Wyniki: 1) Szwajcarja (J. Schneider See Club Luzern) 7,44,4. 2) Węgry (B. Szendey, „Neptun" Budapesti Evezösegylet) 7:50,2. 3) Belgja (F. Vintens, Antwerp Rowing Club) 7:51,6. 4) Holandja (J. H. Gravestein, Amsterdamsche Studenten Roeivereeniging „Nereus") 8:07,2. 5) Czechosłowacja (Straka, Klub Veslaru - Melnickych, Melnik) 8:08,4. 6) Polska (W. Długoszewski, Akademicki Związek Sportowy w Krakowie) 8:13,2.

BIEG IV. Czwórki bez sternika: g. 2.45.

Startuje 3 państwa: Holandja, Portugalja, Szwajcarja.

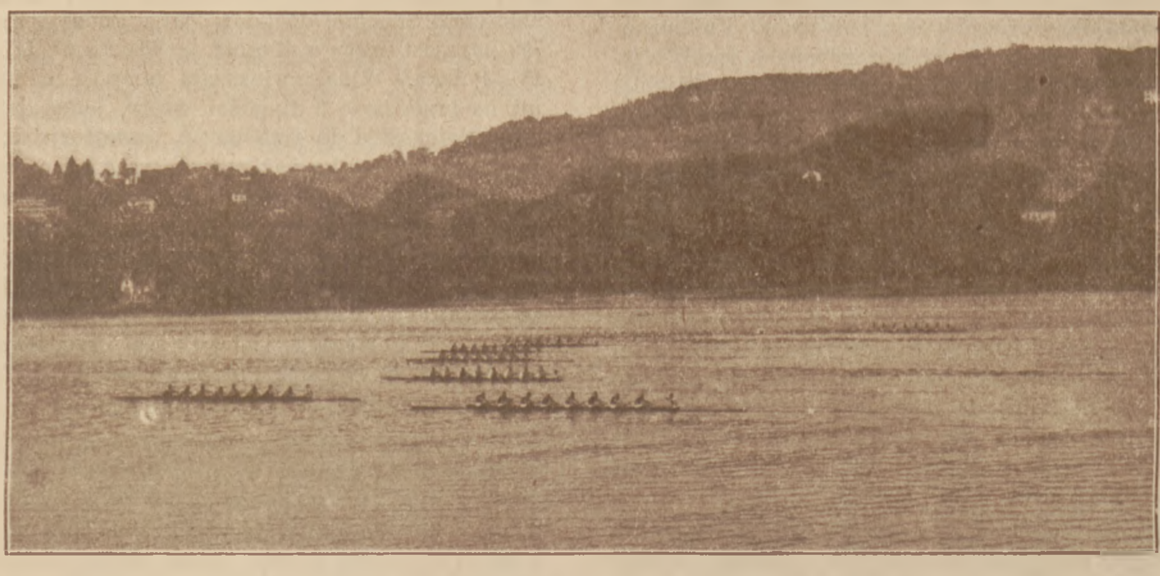
Szwajcarja wychodzi na czoło od startu w tempie 40 na minutę, za nią Holandja idzie na 34, Portugalja na 36. W takim porządku idą do samej mety przy wzrastaniu odległości między poszczególnemi osadami. Na mecie Szwajcarja jest o 9—10 długości przed Holandją, mniej więcej w takiej samej odległości za Holandją przychodzi Portugalja. Bezkonkurencyjne zwycięstwo Szwajcarji.

Wyniki: 1) Szwajcarja („Reuss", Luzern) 6:56,2. 2) Holandja (Amsterdamsche Studenten Roeivereeniging „Nereus") 7:14,6. 3) Portugalja (Club Naval, Lisboa) 7:32,8.

BIEG V. Dwójki ze sternikiem: g. 3.15.

Startują: Szwajcarja, Włochy, Francja, Belgja, Hiszpanja, Holandja.

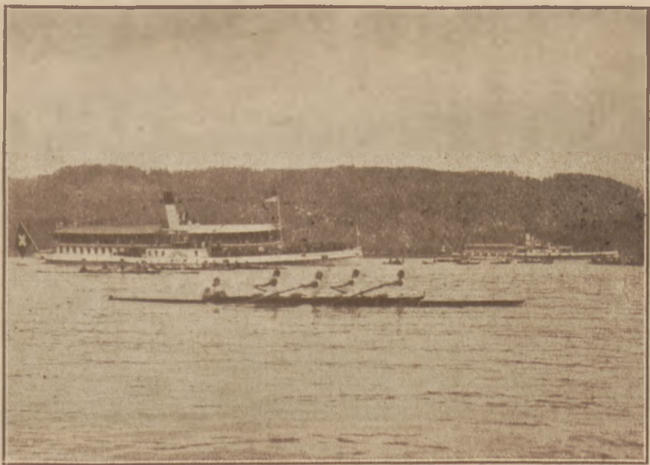
Zacięta walka o 1 miejsce od startu do mety. Szwajcarja ruszywszy na 38 odrazu wysuwa się i prowadzi. Na 250 mtr. Szwajcarja jest o długość przed Włochami, Francją, Belgją, Holandją i Hiszpanją. Na 500 mtr. Włochy i Francja idą nos w nos, Holandja mija Belgję i idzie tuż za Francją. Na 750 mtr. Szwajcarja idzie o długość przed Włochami, Francją i Holandją—zwalniając coraz bardziej tempo (34—32—30). Na 1000 mtr. Włochy dochodzą Szwajcarję, różnica zmniejsza się szybko i spada ¹/₄ długości. Ryk Szwajcarów na statku i Szwajcarja poderwawszy się już idzie o ½ długości przed Włochami. Na ostatnich 250 mtr. Włochy znowuż chcą wyrównać, podczas gdy Holandja bez walki mija Francję. Na 50 mtr. przed metą Szwajcarzy są tylko



Bieg ósemek o Mistrzostwo Europy w Lucernie. Najbliższa Czechosłowacja, następnie Jugosławja (wysunięta), Szwajcarja, Francja, Belgja, Holandja, Włochy, Polska najwięcej równolegle z Czechosłowacją (zdjęcie robione z boku).

o 2 metry na przodzie, lecz zdobywszy się na krótki, mocny zryw przychodzą prawie o długość przed Włochami do mety.

Wyniki: 1) Szwajcarja (Société Nautigue „Etoile", Bienne) 8 : 02. 2) Włochy (Unione Canottieri Livornesi, Livorno) 8:05.3) Holandja (Leidsche Roei en Zeilvereeniging „di Leythe") 8 : 22,4. 4) Belgja (Royal Club Nautique, Gand) 8 : 26,6. 5) Francja (Société d'Encouragement du Sport Nautique, Paris) 8 : 33. 6) Hiszpanja (Real-Club Maritimo de Barcelona) 8 : 54,6.



W walce o trzecie miejsce Belgja, Francja i Polska.

BIEG VI. Dwójki podwójne: (Double-Sculls), g. 3.45.

Startuje 3 państwa: Belgja, Włochy i Szwajcarja.

Włochy ruszają na 38 i prowadzą do 250 mtr., gdzie je dochodzi Szwajcarja, poczem idą razem walcząc do 500 mtr. bez wyraźnej przewagi. Na 600 mtr. Włochy zaczynają odpadać, na 750 są o łódź za Szwajcarją: odległość tę coraz bardziej powiększa, spokojnie lecz mocno jadąca Szwajcarja, finiszująca nawet na 46. Włochy drudzy około 80 mtr. w tyle. Belgja daleko.

Tempo na torze 1) 34—36—34, 2) 36—32—30.

Wyniki: 1) Szwajcarja (Grasshopper - Club Zürich) 7 : 11,8. 2) Włochy (Societa Canottieri „Lario" Como) 7 : 29. 3) Belgja (Société Royale Nautique Anversoise, Anvers) 7 : 54,8.

BIEG VII. Ósemki, g. 4.15.

Startuje 8 państw: Polska, Włochy, Holandja, Belgja, Francja, Szwajcarja, Jugosławja, Czechosłowacja.

Klasyczny ten bieg jest jednocześnie najpiękniejszym biegiem dnia. Od startu prowadzą Włochy na 44, tuż za nimi o 1/4 łodzi Francja i Holandja. Na 400 mtr. 2 i 3 idą razem. Na 500 Holandja wychodzi przed Francję i Szwajcarję i dochodzi Włochy. Polska idzie o 3/4 długości za pierwszym przechodząc i w tym czasie z tempa 38 na 40 skróciwszy przytem pociągnięcie. Na 750 mtr. prowadzi Holandja, kilka metrów za nią Włochy przed Belgją, Francją, Szwajcarją, Jugosławją, Polską i Czechosłowacją. Ostatnie dwie osady wyraźnie zaczynaję odpadać od pierwszych idących w dość zwartej grupie.

Na 1000 mt. Polska idzie na ostatniem miejscu o 1/4 łodzi za Czechosłowacją.

Na 1250 Holandja prowadzi o kilka metrów walcząc z Włochami i Belgją. Francja odpada od czołowej grupy idąc przed Jugosławją i Szwajcarją. Czechosłowacja i Polska o 3 łodzie wtyle za pierwszą.

Od 1500 toczy się w dalszym ciągu zacięta walka o 1 miejsce między Holandją i Włochami walka, którą rozstrzyga Holandja na swoją korzyść pięknym finiszem wygrywając o ½ długości.

W odległości 2 długości od I grupy toczy się między Belgją, Szwajcarją i Francją zacięta walka o 3 miejsce zwłaszcza na ostatnich 250 mtr. Ostatecznie 3 przychodzi Belgja, 4 Szwajcarja, 5 Francja.

Jugosławja idąca jakiś czas w środkowej grupie opada z sił i daje się wyminąć bez walki Czechosłowacji i Polsce i przychodzi na ostatniem miejscu. Polska dobrze poderwawszy finisz na ostatnich 20 mtr. dochodzi Czechosłowację i przychodzi przed nią o 1/4 długości jako 6.

Wyniki: 1) Holandja (Delftsche Studenten Roeivereeniging „Laga") 6 : 20,6. 2) Włochy (R. Societá Canottieri „Bucintoro" Venezia) 6 : 22,8. 3) Belgja (Royal Sport Nautique de Gand) 6 : 29,4. 4) Szwajcarja (Rudersektion des Fussballclub Zürich) 6 : 33,4. 5) Francja (Société Nautique de la Marne, Paris) 6 : 34,2. 6) Polska (Akademicki Związek Sportowy w Warszawie) 6 : 41,6. 7) Czechosłowacja (Veslarsky Klub „Slavia" Prague) 6:42,8. 8) Jugosławja (Klub „Gusar" de Split) 6 : 46,4.

Wyniki regat są pięknym sukcesem Szwajcarji. 5 zwycięstw na 7 biegów. Punktacja Mistrzostw przedstawia się następująco:

		I	*II*	*III*	*Punktów:*
1.	Szwajcarja	5	1	—	17
2.	Włochy	1	4	—	11
3.	Holandja	1	1	2	7
4.	Belgja	—	—	3	3
5.	Węgry	—	1	—	2
6.	Polska	—	—	1	1
7.	Portugalja	—	—	1	1
8.	Francja	—	—	—	—
9.	Czechosłowacja	—	—	—	—
10.	Jugosławja	—	—	—	—
11.	Hiszpanja	—	—	—	—

Jeśli porównamy Mistrzostwa tegoroczne z zeszłorocznemi w Pradze, to rzuca nam się w oczy wybitne podniesienie się klasy ósemek. Rekord czasu na torze Lucerny poprawiony o 5,6 sek., od czwórek zaś czas ósemki jest lepszy o całą minutę. Nasza ósemka jadąc tak w Pradze jak w Lucernie w tym roku zdobyła by napewno mistrzostwo Europy w 1925 r. Dwie pierwsze osady doskonałe pod względem technicznym i siły pociągnięcia, już przed regatami były faworytami pu-



Mistrz Europy na jedynce J. Schneider.

bliczności. Tempo Włochów większe przy krótszem pociągnięciu — dłuższe pociągnięcie Holendrów przy wolniejszem tempie. Taktykę biegu — Holendrzy mieli lepszą i to zadecydowało o ich wygranej, pomimo, że przypuszczano nieznaczne zwycięstwo Włochów. Z pozostałych ósemek dobre technicznie są: belgijska, szwajcarska, francuska, nieco gorsza polska i czeska; najsurowsza zaś jugosłowiańska, pomimo silnego pociągnięcia. Pozatem u wszystkich, z wyjątkiem pierwszych dwuch— niedostateczne przygotowanie regatowe. Ósemka AZSW. jak na Mistrzostwach w Bydgoszczy, tak i w Lucernie nie była w formie, na co złożyło się szereg przyczyn, jak 5-dniowa choroba „trójki", niedyspozycja fizyczna paru innych wioślarzy oraz zdenerwowanie przed regatami.

Szybkość ósemki w Lucernie była taka sama prawie jak w Bydgoszczy, gdyż zamiast zrobić 6 : 39.8 zrobiła 6 : 41.4, co stanowi różnice 1,6 sek. na 2000 mtr.

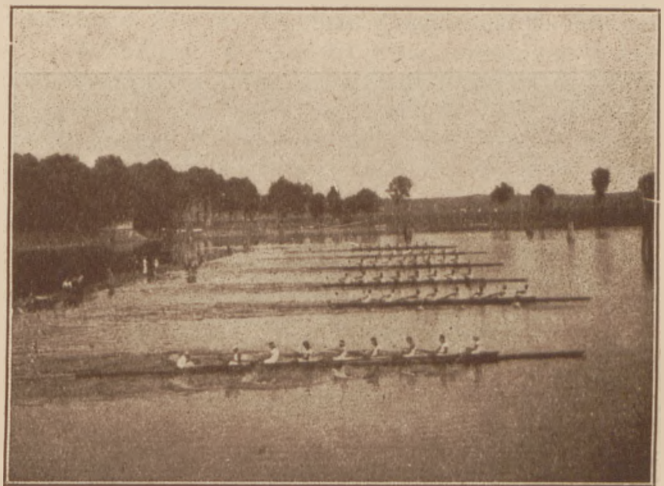
Poziom osad po za ósemkami nierówny, różnice między pierwszemi i ostatniemi w niektórych biegach dochodzą do pięćdziesięciu kilku sekund.

Polska czwórka wyglądała gorzej w Lucernie niż w Bydgoszczy; siła pozostała, lecz zanikło zgranie, technika zaś nie poprawiła się, mimo to Bydgoska czwórka zdobyła jedyny honorowy punkt dla Polski.

Jedynka nasza prezentowała się najgorzej. Długoszewski po przyjeździe czuł się dobrze, przed regatami był niedysponowany. Wytrzymuje na biegu 1000 mtr. potem opada z sił i przyjeżdża w czasie gorszym niż ten, który by odpowiadał szybkości jego w Bydgoszczy, mianowicie zamiast 8.03 robi 8.13,2.

Wnioskując z wyniku regat, można otwarcie powiedzieć, że nie jesteśmy najgorsi w Europie, lecz poziom naszych najlepszych osad jest, na poziomie mniejwięcej 3-ej klasy światowej. Trzeba jeszcze dużo pracy włożyć w nasz sport wioślarski, żeby go postawić na poziomie 1 klasy światowej.

Dr. J. MAZUREK.



Start ósemek o Mistrzostwo Polski w Bydgoszczy nie wygląda gorzej niż w Lucernie.

Fot. Wł. Misterski.

Regaty międzyklubowe Koła Wioślarzy Warszawskich.

Dnia 5 b. m. urządziło Koło Wioślarzy Warszawskich regaty międzyklubowe, które ze względu na dobrą organizację i pogodę można nazwać bardzo udatnemi.

Jeżeli porównać ostatnie regaty z urządzonemi — w roku ubiegłym, to widzimy bardzo znaczny postęp, czego dowodem może być fakt, że na zawodach nie było żadnych skarg ani protestów.

Tor długości 2.400 mtr. był wytyczony bardzo dobrze, dzięki czemu uniknięto nieprzyjemnych dla zawodników zderzeń.

Udział w regatach brały następujące kluby:

Akademicki Związek Sportowy, Warszawa.
Koło Wioślarzy Warszawskich.
Płockie Towarzystwo Wioślarskie.
Warszawskie Towarzystwo Wioślarskie.

Z Warszawskich klubów wioślarskich brakowało tylko Wojskowego Klubu Wioślarskiego który właściwie wytrenowanych osad nie posiada i nie idzie w tym kierunku.

Warszawskie Wioślarki chętnie by wzięły udział w regatach, jednak nie miały współzawodniczek.

Na szczególną pochwałę zasługują organizatorzy regat za punktualne rozpoczęcie i ukończenie zawodów.

Program zawierał 9 biegów, które odbyły się w następującym porządku:

Jedynki klepkowe:

1. Koło Wioślarzy Warszawskich — Warsz. — 8 m. 17 sek.

Szlaszewski Tadeusz

bije swojego kolegę klubowego Płużańskiego Kazimierza, który jadąc na drugiem miejscu wjechał na tor przeciwnika, a zauważywszy błąd, powrócił na tor właściwy przez co przyjechał do mety o kilkanaście długości.

Czwórki półwyścigowe.

Bieg o nagrodę jubileuszową pięciolecia Koła Wioślarzy Warszawskich, wygraną w roku ubiegłym przez Koło.

1. Warszawskie Towarzystwo Wioślarskie — Warsz. — 6 m. 46 sek.

Wiośl.: Sawnor K., Francki R., Kozierkiewicz Z., Geyer St., sternik Jabrzemski R.

2. Koło Wioślarzy Warszawskich — Pr. — o $^1/_4$ łodzi.

Wiośl.: Zaremba H., Zaremba S., Zwanitaj A., Ruciński L., sternik Szejndroch W.

Był to bardzo efektowny bieg, gdyż na torze obydwie osady walczyły ze zmiennem powodzeniem, a dopiero na finiszu osada W. T. W. przy 34 uderzeniach wysunęła się naprzód.

Czwórki odkryte dębowe.

1. Akad. Zw. Sportowy, Warszawa—Warsz.— 7 m. $5^2/_5$ sek.

Wiośl.: Kłys J., Niklewski J., Urban St., Ślązak J., sternik Hartman St.

Z powodu spóźnienia startu Koło zostaje, wobec czego A. Z. S. przejechał tor walk'overem zdobywając bieg.

Czwórki odkryte dębowe.

Bieg wewnętrzny Koła Wioślarzy Warsz.

1. przychodzą do mety:

Wiośl.: Redke R., Kopczyński S., Szukiewicz T., Malinowski S., sternik Siwecki L. — Pr. — 7 m. 13²/₅ s.

2. o pół łodzi w tyle — Warsz.

Wiośl.: Hytrek A., Sobczyński L., Druri M., Leszczyński K., sternik M. Kałędkiewicz.

Do połowy toru obydwie osady szły razem dopiero po zaciętej walce wysunęła się pierwsza.

Jedynki nowicjuszy.

1. Koło Wioślarzy Warszawskich — Pr. — 7 m. 19 sek.

Słoniewski Stanisław.

2. Warszawskie Towarzystwo Wioślarskie — Warsz. — o 5 długości.

Paczuski Stefan.

Począwszy od startu wysuwała się jedynka na czoło i stopniowo w miarę zbliżania się do mety zostawiała przeciwnika coraz dalej.

Czwórki wyścigowe.

O nagrodę przejściową pierwszego prezesa Koła Wioślarzy Warszawskich p. Z. Majchrowskiego. W r. ub. nagrodę zdobył A. Z. S. Warszawa.

1. Koło Wioślarzy Warszawskich — Warsz.— 6 m. 31 sek.

Wiośl.: Przybylski R., Rutkowski W., Krzywiec B., Śmieciński C., sternik Słoniewski S.

2. Akad. Zw. Sportowy, Warszawa — Pr. — o 5 długości wtyle.

Wiośl.: Czaplicki E., Wachniewski Z., Czerwiakowski J., Hartman St., sternik Swierczyński Z.

Do biegu tego zgłoszona była osada W. T. W. która odpadła w przedbiegu, przegrywając do Koła. W biegu głównym od początku startu wysunęło się Koło wykazując znaczną przewagę nad osadą A. Z. S-u.

Jedynki wyścigowe.

1. Warszawskie Tow. Wioślarskie — Pr. — 7 m. 11 sek.

Okniński Walery.

2. Koło Wioślarzy Warszawskich — Warsz.— o 6 długości.

Gładke Zygmunt.

W biegu tym brał również udział poza konkursem p. Kolasiński z A. Z. S., który przyszedł drugi i dopiero za nim p. Gładke.

Jedynka W. T. W. prowadziła bieg od początku, przychodząc do mety w dobrej formie.

Czwórki młodszych.

1. Koło Wioślarzy Warszawskich — Pr. — 6 m. 31 sek.

Wiośl.: Kwiatkowski F., Zastawny S., Grzelczyk S., Kalinowski W., sternik Słoniewski St.

2. Warszawskie Tow. Wioślarskie—Warsz. — o pół długości.

Wiośl.: Gubrynowicz L., Sawnor J. Sosnowski W., Jankowski W., sternik Lisicki J.

Zwycięża po bardzo ostrej i ciężkiej walce Koło, pozostawiając za sobą przeciwnika dopiero przed samą metą. Był to jeden z najlepiej udanych i najefektowniejszych biegów dnia.

Czwórki półwyścigowe nowicjuszy.

1. Warszawskie Tow. Wioślarskie — Pr. — 6 m. 48 sek.

Wiośl.: Blikle J., Zuberbier J., Ziemiński T., Szymański Wł., sternik Głowacki R.

2. Płockie Tow. Wioślarskie — Warsz. — o pół długości.

Wiośl.: Nowak G., Dobrowolski J., Koźniewski M., Kawiecki J., sternik Wojtulanis K.

Od startu do 500 metr. prowadziła bieg ambitna osada Płockiego Tow. Wiośl. dalej widać było pewną przewagę—W. T. W., która w dobrej formie dokończyła bieg.

Regaty międzyklubowe urządzone przez Koło Wioślarzy Warszawskich były właściwie zakończeniem sezonu wioślarskiego w Warszawie; prawda że pozostaje jeszcze „Święto Wisły", które po raz czwarty urządza Wojskowy Klub Wioślarski, nie mające jednak większego znaczenia sportowego, gdyż jest to właściwie zabawa ludowa, przeznaczona dla szerszych warstw społeczeństwa i mająca za zadanie propagandę sportów wodnych na Wiśle.

M.



Start czwórek wyścigowych o mistrzostwo Polski w Bydgoszczy.
Fot. D. Tilgner.

REGATY W ŁOMŻY.

Dnia 29 sierpnia r. b. Towarzystwo Wioślarskie w Łomży zorganizowało regaty wewnętrzne, które przy pięknej pogodzie zgromadziły dość liczną publiczność.

Obsadzono sześć biegów z których drugi i piąty przez panie. Osady łomżyńskie pań prezentują się bardzo dobrze i szkoda wielka, że klub, z powodu trudności finansowych, nie jest w stanie wysłać tych osad na regaty związkowe do Bydgoszczy.

Osady panów przedstawiają dobry materjał wioślarski, widoczny jest jednak—brak racjonalnych treningów.

Rzeka Narew pod Łomżą nie jest dobrym terenem do regat, gdyż z powodu krętego koryta zmusza osadę do natężania bacznej uwagi.

Tor z biegiem Narwi 1700 mtr., dla pań 1200 mtr.

Wyniki regat były następujące:

Bieg 1. Czwórki półwyścigowe panów.

1. Łódź „Warszawa". Lewy brzeg. Czas 6 m. 52 s.
   L. Gorzoch, B. Zawadzki, W. Cieśluk, H. Pieńkowski; st. Edw. Kuczewski.
2. Łódź „Kraków". Prawy brzeg. Czas 7 m.
   L. Masłowski, Z. Jakubowski, Cz. Masłowski, S. Smigońska; st. Wł. Szwejcer.

W biegu tym z powodu niedyspozycji szlakowego p. W. Masłowskiego zastąpiła go pani S. Smigońska, przyczem do połowy toru osada ta prowadziła bieg. Jest to rzadki wypadek, zastąpienia w osadzie mężczyzny, przez kobietę lecz ze względów zdrowotnych—bardzo niepożądany.

Bieg 2. Jedynki półwyścigowe pań.

1. Łódź „Mewa". Lewy brzeg. Czas 6 m. $41^2/_{10}$ s.
   W. Tautówna; st. M. Kuczewska.
2. Łódź „Czajka". Prawy brzeg. Czas 7 m. $11^2/_{10}$ s.
   J. Borysówna; st. H. Roszkowska.

Do połowy toru prowadziła bieg łódź „Czajka", lecz w miarę zbliżania się do mety widać było słabsze uderzenia i brak siły.

Bieg 3. Dwójki półwyścigowe panów.

1. Łódź „Jadwiga". Lewy brzeg. Czas 6 m. $54^2/_{10}$ s.
   M. Fryczyński, K. Tuszowski; st. Z. Marconi.
2. Łódź „Wanda". Prawy brzeg. Czas 7 m. 24 s.
   St. Dmochowski, H. Święcicki; st. J. Szulc.

Zwycięska osada prowadziła bieg od startu i pomimo wielkich wysiłków osady drugiej stale wysuwała się naprzód przy 32 uderzeniach na finiszu.

Bieg 4. Jedynki półwyścigowe panów.

1. Łódź „Mewa". Prawy brzeg. Czas 6 m. $4^3/_{10}$ s.
   T. Arasimowicz; st. T. Chełmiński.
2. Łódź „Czajka". Lewy brzeg. Czas 6 m. 40 s.
   Fr. Nowiński; st. J. Remiszewski.

Łódź pierwsza prowadziła bieg od początku do końca.

Bieg 5. Czwórki półwyścigowe pań.

1. Łódź „Warszawa". Prawy brzeg. Czasu nie uchwycono.
   J. Gedrojciówna, H. Radłowska, K. Sakowska, A. Żermanówna; st. J. Borysówna.
2. Łódź „Kraków". Lewy brzeg. Czasu nie uchwycono.
   H. Zygertówna, J. Rudowska, Potyńska, W. Rudowska; st. M. Kuczewska.

Bieg ten był najładniejszy i najefektowniejszy gdyż zacięta walka rozegrała się dopiero na finiszu, przy 34 uderzeniach zwycięskiej osady, wyprzedzając przeciwniczki na mecie o pół łodzi.

Bieg 6. Dwójki półwyścigowe panów.

1. Łódź „Jadwiga". Lewy brzeg. Czas 6 m. $46^8/_{10}$.
   Fr. Pazik, T. Kalisz; st. L. Gorzoch.
2. Łódź „Wanda". Prawy brzeg. Czas 7 m.
   L. Masłowski, Z. Jakubowski; st. Edw. Kuczewski.

Osady te wykazały lepszy czas od biegu 3-go.

Po regatach odbyło się w zimowym lokalu klubowym, wręczenie żetonów zwycięskim osadom, poprzedzone pięknem przemówieniem prezesa klubu p. Jana Lachowicza. Po wręczeniu nagród rozpoczęły się tańce, które trwały w bardzo miłem nastroju do rana.

Towarzystwo Wioślarskie w Łomży, z powodu 25-lecia istnienia klubu, nosi się z zamiarem urządzenia w roku przyszłym regat międzyklubowych. Łomżyniacy znani ze swej gościnności i cieszący się wielką sympatją u braci wioślarskiej — mogą liczyć na liczny udział osad zaprzyjaźnionych klubów.

Przypuszczać należy, iż gościnność swą ograniczą li-tylko do terenu klubowego, to znaczy, że na torze regatowym, jako miejscu nieutralnem nie zawsze będą ustępować pierwszeństwa gościom.

M.



Niedzielna wycieczka wioślarska. Nad brzegiem Wisły.
Fot. L. Jabrzemski.

ŻAGLÓWKĄ Z WARSZAWY DO KOPENHAGI.

Idąc po linji jaknajusilniejszej propagandy żeglarstwa w Polsce postanowiłem zdobyć się na czyn, daleko wychodzący po za ramki naszego codziennego życia sportowego, czyn — który by zwrócił uwagę szerszych warstw społeczeństwa na żeglarstwo polskie.

W tym celu odbyłem wyprawę do Danji i Szwecji na mojej „Doris"—łodzi żaglowej bez motoru, bez kajuty i bez kila stałego ani balastu, długości 7 m., szerokości 2 m. i 25 m. kw. powierzchni żagla, z załogą, składającą się z dwóch moich synów 11 i 17 lat i córki 15 lat.

Droga nasza szła Wisłą do Brdyujścia, przez szluzy na Brdę i kanał bydgoski, poczem Notecią, Wartą i Odrą do Szczecina, dalej już morzem wzdłuż zachodniego brzegu Rugji przez Stralsund i pobrzeżem niemieckiem do Darsser-Ort.

Tu już zaczynała się poważniejsza część wyprawy, gdyż trzeba było przejść do brzegów Danji otwartem morzem.

Do najbliższego portu duńskiego, Gjedser, w prostej linji 24 mile (44 klm.). Barometr od paru dni stale spada, dziennik okrętowy notuje o g. 8-ej 13 lipca — 771, 14 — 767, 15 — 761. Komunikat radjowy przepowiada znaczne pogorszenie na południu Skandynawji.

Odbywam naradę z nadzorcą latarni morskiej; twierdzi, że jeszcze „przeskoczę", o ile wyjedziemy natychmiast. Postanowiłem zaryzykować.

Podnosimy kotwicę o g. 6,40. Wiatr początkowo słaby WSW bardzo prędko przechodzi na WNW, później na NW, czyli wprost przeciwny do naszego kursu. Zaczynamy lawirować, powoli posuwając się naprzód. Wobec niekorzystnego wiatru idę długim halsem w otwarte morze kursem NtO w kierunku wyspy Moen. Brzeg niemiecki niknie coraz bardziej, widać już tylko zarysy latarni, wreszcie i ta rozpływa się we mgle. Malutka „Doris" jest zupełnie samotna, żadnego statku nie widać na horyzoncie, ani żagla, ani dymu, nic—tylko niebo i woda...

O g. 4-ej p. p. wiatr słabnie, wreszcie zupełnie zacicha, duża, ale początkowo szeroka fala z SW krzyżuje się z nową z NW i zaczyna nas szalenie męczyć. Cała załoga się kładzie, wreszcie i kapitan ulega skutkom martwej fali. Słabo rysujący się, w postaci fioletowej mgły na horyzoncie, wysoki brzeg duński powoli niknie — to fala i prąd znoszą nas z powrotem w morze. Zarzucam kotwicę na 18 m. głębokości i spuszczam żagle. W perspektywie noc w otwartem morzu, w 20 milach od brzegu, przy coraz to większej fali, od której żołądek, zupełnie zwarjowany, spaceruje sobie po całem ciele i stara się gwałtem wyjrzeć na świat Boży przez gardło...

Ciemnieje, gwiazdy ukazują się na niebie, morze głucho szumi, robi się chłodno a i głodno, bo z powodu fali obiadu nie mogliśmy gotować, zresztą i tę parę kawałków chleba które się przegryzło, musieliśmy oddać rybkom z powrotem.

Po kilku godzinach takiej męki zauważyłem lekkie podmuchy wiatru od NO. Znękana załoga z trudem podnosi żagle i wyciąga kotwicę, zaczynamy znowu lawirować. Wiatr szybko się wzmaga i przechodzi w świeży N, zmuszając nas do refowania odrazu na cztery obroty. Wolimy jednak najgorszą burzę od takiego kołysania na miejscu. Biorę kurs na południowy cypel wyspy Moen, ogień którego już przebłyskuje na horyzoncie. Krótka, przeciwna fala dostaje bryzgami aż na rufę, tnąc jak biczem po twarzy i ogromnie męczy biedną Doris, która strasznie bije dnem.

Tak idziemy około sześciu godzin, wreszcie zauważam czerwony ogień Klintholmu i, ostrożnie lawirując, wchodzimy do portu o godzinie trzeciej rano. Jestem tak wyczerpany dwudziesto-godzinnem z górą przejściem, że nie reaguję nawet na myśl, że zamierzony cel już jest częściowo osiągnięty, że jesteśmy już w Danji.

Na drugi dzień zawieramy znajomość z załogami dwóch jachtów—duńskiego i szwedzkiego, które się schroniły do portu przed burzą. Ogromnie podziwiają naszą wyprawę i, dowiedziawszy się, że to polski jacht, bardzo serdecznie witają. Odbywamy wspólną wycieczkę samochodem do słynnych z piękności skał kredowych na cyplu wyspy, poczem p. Harry Schacke podejmuje nas afternoon-tea na swoim 125 m. „Quadroon'ie", żeglującym pod flagą Duńskiego Królewskiego Jacht-Klubu. Wieczór spędzamy u Szwedów, na 80 m. „Moyanie" inżyniera Olssen z Malmö. Umawiamy się iść nazajutrz razem.

Opuszczamy port o czwartej rano, zamierzając przejść Faxe-Bugt i nocować w porcie Rödwig. Ale silny wiatr pędzi nas z taką szybkością, że robimy 5 do 6 mil na godzinę, przechodzimy Faxe-Bugt, Stevens, Kjöge-Bugt i po 12 godzinach takiej żeglugi, o godzinie czwartej po południu zarzucamy kotwicę w Kopenhadze, w porcie Królewskiego Duńskiego Jacht-Kluba. Jesteśmy u celu.

W Kopenhadze spędzamy trzy dni, zwiedzając miasto, nadzwyczaj serdecznie i gościnnie podejmowani przez Ambasadę Rz. P. i Zarząd Jacht-Klubu, poczem ruszamy w dalszą drogę i przechodzimy do Szwecji przez nadzwyczaj niebezpieczną z powodu raf i silnych prądów Flint-Rinne.

Naszą wizytę w Malmö zamierzałem ograniczyć do jednego dnia, ale morze tak się rozigrało, że nawet ruch pasażerski został chwilowo wstrzymany. Korzystamy z okazji, żeby zwiedzić miasto i jego osobliwości, podejmowani przez sympatyczną załogę „Moyany".

Stoimy tak dwie doby, ale wobec nadzwyczaj szybko topniejącego zapasu koron, postanawiam uciekać, pomimo wzburzonego morza i wywieszonych sygnałów sztormowych.

Po bardzo męczącem i „mokrem" dziesięciogodzinnem przejściu schroniliśmy się na noc przed gwałtowną burzą z silną ulewą i nieustanną kanonadą grzmotów do malutkiego, bardzo źle zakrytego portu rybackiego Bögeskov, już po stronie duńskiej, w zatoce Kjöge-Bugt. Tu przez trzy dni staliśmy na kotwicy, rzucani na wszystkie strony falami i przedmuchiwani do szpiku przez prawdziwy huragan. Wreszcie, mając dość przymusowej bezczynności, postanawiam przejść do większego i lepiej zakrytego portu Rödwig, znajdującego się w odległości dziesięciu mil po drugiej stronie cypla, w zatoce Faxe-Bugt. Podnosimy grot do wysokości połowy masztu i z nadzwyczajną szybkością wylatujemy z portu. Ogromna, szeroka fala podchwyciła Doris jak piórko na swój grzbiet, okryty białą pianą, podała drugiej siostrze, ta trzeciej — i nie obejrzeliśmy się, jak byliśmy na wysokości latarni morskiej Stevens. Ale tu czekała nas zmiana kursu. Przyjazne, dobre fale ustąpiły,

natomiast zjawiły się nowe, groźne, szumiące, smagające bryzgami i plujące pianą. Pomimo zaciągniętego brezentu trzeba co chwila odlewać wodę. Biedna Doris, zlatując z wysokiego grzbietu, uderza dnem jak piersią o wodną ścianę, i zda się, lada chwila rozleci się w kawałki. Lecz wyboru nie mamy, na lewo—otwarte morze, na prawo — skały, musimy iść naprzód.

Pięć godzin walczę tak z morzem, lawirując przeciwko fali i starając się odrobić jednym halsem to, co na drugim stracę. Wreszcie, kompletnie wyczerpani, wchodzimy do portu. Ale w jakim stanie! Wszystko mokre, podłoga pływa, na ciele niema suchej nitki, a wiatr taki przejmująco zimny!

Na brzegu owacja. Zebrał się tłum rybaków, marynarzy, publiczności, który z zajęciem obserwuje nasze manewry i głośnemi okrzykami odpowiada na moje powitanie. Wychodzę na brzeg, jakiś poważny pan chwyta mnie za ręce, ściska, woła po angielsku: „chodźcie prędzej do mnie!“ i prowadzi na swój wspaniały jacht „Ariel”. Jest to członek Seawanhaka Yacht-Club'u, pan Franklin Remington z New Yorku, który przez dwie godziny obserwował naszą walkę z morzem z wieży kościelnej. Częstuje nas gorącym buljonem, kawą, rozpytuje, studjuje naszą podróż na mapie, podziwia. Ach, jakże oceniliśmy zaciszną, ciepłą kajutę ze szczelnie zamkniętemi drzwiami, przez które gwiżdżący w olinowaniu i wantach wicher nie mógł się wcisnąć. Ten stały ucisk, któremu przez tyle dni podlegaliśmy, ogromnie nas zmęczył.

Następny dzień, wobec deszczu, spędziliśmy w porcie, poczem przy cichej nareszcie i ciepłej pogodzie, przeszliśmy w ciągu jednego dnia do znanego nam już portu Klintholm na wyspie Moen.

Nazajutrz 30-go sierpnia przy jasnem niebie i słabym wietrze wyruszyliśmy w drogę powrotną do niemieckich brzegów. Wobec sprzyjającego wiatru idę w otwarte morze i biorę kurs wprost na wyspę Gellen, u brzegów której zaczyna się nadzwyczaj trudne wejście na farwater Stralsundu. Fala duża, ale sprzyjająca, nie męczy, wiatr słaby, niesiemy pełny grot i balon fok. Niestety, sutuacja szybko się zmienia. Zaraz za cyplem Moen, gdy wyszliśmy z za brzegu, otrzymujemy ogromną falę z NO. Widocznie jest tam, albo był silny wiatr. W każdym razie nadzieja na szybkie i spokojne przejście do Niemiec maleje; na domiar złego, wiatr zacicha i zaczyna się niemiłosierne kołysanie. Trwa to parę godzin, wreszcie, koło godziny jedenastej, przychodzi powiew od NO, początkowo średni, następnie świeży i stały. Niesiemy jednak w dalszym ciągu pełne żagle i rozwijamy dużą szybkość, z górą sześć mil za godzinę.

Ale na NO coś się psuje, zbierają się jakieś chmury, wiatr się wzmaga. Każę prędko gotować obiad. Wytrenowana załoga, pomimo dużej fali, tak dużej, że Doris cała się chowa pomiędzy dwoma grzbietami, dzielnie się trzyma, obierają i gotują kartofle, zaczynamy grzać konserwy. Wtem, obserwując horyzont, zauważam, że chmura na NO przybrała atramentowo-czarny kolor i szybko zbliża się do nas. Momentalnie sprząta się jedzenie, (dostaliśmy tylko po filiżance buljonu z jajkiem), załoga idzie pod zaciągnięty brezent, spuszczam fok i refuję grot do salingu. Po chwili, widząc co się święci, zmniejszam jeszcze żagiel, zostaje mi pięć brytów — około półtora metra. Raptownie robi się ciemno, nalatuje straszny szkwał, deszcz leje strumieniami, huk piorunów, szum grzywaczy, lecimy jak na skrzydłach, pomimo prawie kompletnego braku żagli. Przybita chwilowo wichrem i ulewą fala gwałtownie się zwiększa, raz tylko obejrzałem się, słysząc podejrzany szum i struchlałem, widząc ogromną zieloną górę z białą grzywą, rosnącą nad moją głową. Ale dzielna Doris jak piórko wznosi się na falę i tylko trochę spienionej wody trafia do środka.

Tak idziemy w ciągu sześciu godzin, następują z chwilowemi przejaśnieniami jeszcze trzy szkwały. Załoga siedzi skulona pod brezentem i nietylko, że nie choruje, ale nawet śpiewa. Dzielne wilczęta, podziwiam ich. O godzinie 19 podchodzimy do wyspy Gellen i idąc wzdłuż brzegu szukamy wejścia na farwater. Już jest ciemno, gdy wchodzimy do Barchäft, stacji celnej niemieckiej.

Dalszą drogę, Stralsund, Greifswald, Stettin przechodzimy szybko przy sprzyjających wiatrach. Jesteśmy już na rzekach, skończona igraszka z niebezpieczeństwem, załoga z pogardą spogląda na „słodką wodę”. Jednak Wisła nie pozwoliła siebie lekceważyć; gdy wyszliśmy z Brdy-Ujścia, poczułem zaraz, że to nie przelewki! Te kilka dni żeglugi z Bydgoszczy do Warszawy dały nam sporo momentów emocji, mało ustępujących wrażeniom morskim.

Przeszliśmy na ogół dwa tysiące czterysta kilometrów, czterdzieści cztery szluzy i sto dwadzieścia dwa mosty, z których tylko jeden toruński okazał się dostatecznie wysoki, żeby nie składać masztu. Był to wielki wysiłek moralny i fizyczny, nie żałuję jednak poniesionych trudów, gdyż stale przyświecała mi myśl o dobrej sławie polskiego żeglarstwa i Wojskowego Jacht-Klubu, pod Banderą którego miałem zaszczyt żeglować.

L. SZWYKOWSKI.

Warszawa, wrzesień 1926.



„Doris" na której p. L. Szwykowski odbył podróż z Warszawy do Kopenhagi.

Podróż „Witezia" (Yacht Klub Polski).

Pierwszą w tym roku, bardzo ciekawą pod względem turystycznym i sportowym wycieczkę morską odbyli na yachcie „Witeź" członkowie Y. K. P. w osobach pp. H. Pistel — komandor, Z. Grabowski — vice-komandor, A. Ancyporowicz, H. Sokolnicki i J. Jackowski—załoga.

Dzień 21 czerwca spędziła załoga w zatoce Gdańskiej na treningu i zaznajomieniu się z właściwościami „Witezia" zawijając pod wieczór do portu w Gdyni w celu zaopatrzenia się w niektóre przyrządy, mapy ect. Dnia 22 czerwca „Witeź" wrócił do Gdańska z tem by jeszcze tego samego dnia wyruszyć na morze — ulewny deszcz jednakże wstrzymał zamierzony odjazd.

Dnia 23 czerwca o wschodzie słońca przy pomyślnym i silnym wietrze SW „Witeź" wyruszył z Gdańska, dążąc ku Rozewiu, gdzie przybył w godzinach popołudniowych, jednak z powodu słabego wiatru nie mógł się z nim dłużej rozstać i dopiero po zachodzie słońca, gdy powiał silniejszy wiatr oddalono się od brzegów kursem na pełne morze, by na trzeci dzień t. j. 25-go stanąć w porcie Kalmar.

Wchodząc do Kalmarsundu (cieśnina między lądem stałym a wyspą Oeland) stoczył „Witeź" zaciętą walkę ze szkwałem, dochodzącym do 7—8 stopni, dającym się dobrze załodze we znaki.

Po jednodniowym wypoczynku i zwiedzeniu miasta i jego przepięknych okolic przez uczestników, yacht wyruszył z portu początkowo na południe a potem na zachód wzdłuż szwedzkich wybrzeży, zatrzymując się na jeden dzień w Karlskronie, porcie wojennym Szwecji.

Dnia 29 czerwca wyruszono dalej. Na trawersie Simrishamnu pożegnano brzegi Szwecji, dążąc ku Hasle—portowi położonemu na zachodniem wybrzeżu wyspy Bornholm, gdzie przybyto 30 czerwca.

Nazajutrz 1-go lipca o godz. 4-ej popoł. „Witeź" wyszedł znów na morze, z zamiarem trzymania kursu wprost na Gdynię, jednakże nadchodzący szkwał zmusił go do zatrzymania się w małym rybackim porcie Anrager. Po dwuch dniach serdecznie żegnani opuścili żeglarze gościnne brzegi.

Pomyślny wiatr pozwolił jednym halsem dotrzeć „Witeziowi" do brzegów niemieckich. 4-go lipca znalazł się na trawersie latarni Jershöft, zmienił kurs bliżej ku wschodowi, lawirując przy wietrze N O. Duża przeciwna fala tłucze w „Witezia", wiatr się wzmaga — przy takich warunkach dalej iść — bezcelowo, ponieważ lawirowanie daje bardzo nikłe rezultaty. Aczkolwiek z pewnemi obawami zatrzymano się jednakże w niemieckim porcie Stolpmünde — obawy okazały się płonnemi—władze portowe bowiem nie czyniły żadnych wstrętów.

Dwa dni czekano na pomyślniejszy wiatr jednak bezskutecznie. 7 lipca przy względnej ciszy wyruszyli dzielni żeglarze z portu by nazajutrz, po całodziennem lawirowaniu w dosyć ciężkich warunkach, przed wieczorem przybyć do Gdyni.

Drugą podobną wycieczkę odbył na tymże „Witeziu" komandor Y. K. P. gen. Marjusz Zaruski.



Yacht „Witeź" na morzu. *Fot. H. Pistel.*

Regaty w Kaliskiem Towarzystwie Wioślarek.

Kaliski Klub Wioślarek projektuję urządzenie regat dn. 19 b. m. W projektowanych regatach ma wziąć udział sekcja wioślarek Kaliskiego Towarzystwa Wioślarskiego i jeden z klubów zamiejscowych.

Regaty te wzbudziły w Kaliszu duże zainteresowanie we względu na samodzielny pierwszy występ sportowy.

Poczynaniom kaliskich Wioślarek należy życzyć pomyślnego rozwoju.

Ze „Szkoły Pływania" przy plaży miejskiej.

W sezonie ubiegłym sprawa rozpowszechnienia sportu pływackiego w Warszawie wśród młodzieży zrobiła duży krok naprzód.

Komitet Ogrodów im. Rau'a, który kilka lat temu zorganizował z inicjatywy dr. Światopełk-Zawadzkiego pierwszą bezpłatną szkołę pływania dla młodzieży szkolnej, w tym roku rozszerzył znacznie swoją działalność angażując czterech instruktorów i prowadząc naukę przez 3 miesiące.

Liczba dzieci przechodzących dziennie przez ręce instruktorów (instruktorek) wahała się od kilkudziesięciu do 100 w dni pogodne. W szkole uczyły się głównie dzieci ze szkół średnich.

Dziećmi ze szkół powszechnych zajęła się Sekcja Hygjeny Szkolnej przy magistrackim Wydziale Zdrowia.

Wielką zasługą wymienionej Sekcji jest utworzenie nowego ogniska sportu w porcie czerniakowskim. Pływa tam młodzież z całej tej tak ubogiej i zaniedbanej dzielnicy, dla której rozbudzenie zamiłowania do sportu, przyzwyczajenie jej do słońca, powietrza i wody jest prawdziwem dobrodziejstwem.

Niestety z powodu zupełnie prymitywnych warunków, w których odbywa się ta walka, braku jakiegokolwiek ogrodzenia i szatni dziewczęta korzystać z tego punktu nie mogą.

Na rok przyszły jako konieczne warunki dla produkcyjniejszego prowadzenia pracy rozpoczętej ze zgoła nie magistrackim rozmachem (przeszło 3 instruktorów i 2 instruktorki przez cały dzień od 8 zrana do 6 po południu na zmiany) wysuwa się przedewszystkiem: odgrodzenie oddzielnego kawałka plaży wyłącznie dla młodzieży, zestawienie dwuch conajmniej pontonów oddzielnie dla chłopców i dziewcząt, co przy bardzo niewystarczających i często podartych kostjumach biedniejszej dziatwy i wobec przesądów rodziców, wydaje się koniecznem, urządzenie krytej szatni, ażeby każdy deszcz nie odstraszał dzieci przez obawę o przemoknięcie ubrania no i zorganizowanie nauki już w czerwcu, a nie po zakończeniu roku szkolnego, gdy dzieci rozjadą się, lub co gorzej gdy pozostają w domach, w których nie ma możności ich odnaleźć i zaagitować.

Życzymy Magistratowi powodzenia w dalszej pracy, która już i w tym roku dała tak ładne rezultaty, a która jest pierwszym jego krokiem w kierunku prawdziwego zdemokratyzowania tego najzdrowszego i najpożyteczniejszego sportu i przyczyni się niezawodnie do zmniejszenia liczby wypadków, jakiemu ulegają rokrocznie, kąpiące się bez opieki starszych, dzieci.

NOWI ZDOBYWCY KANAŁU LA MANCHE.

Dnia 7 sierpnia r. b. panna Gertruda Ederle przepłynęła kanał La Manche w czasie 14 godzin 32 minut, o czem podaliśmy wiadomość w Nr. 12 naszego pisma. Obecnie w kilkanaście dni potem znalazła się naśladowczyni, jest nią pani Cremington Corson, rodem z Norwegji.

W dniu 27 sierpnia r. b. pani Corson weszła u przylądka Gris Nez do wody jednocześnie z pływakiem angielskim Perksem i dosięgła wybrzeża angielskiego następnego dnia przebywszy w wodzie 15 godz. 28 minut. Towarzyszącego jej anglika siły opuściły zupełnie, gdy znajdował się zaledwie o dwa kilometry od celu, musiał więc zaniechać wysiłku. Ale i pani Corson była tak wyczerpana, że stanąwszy na wybrzeżu, padła nieprzytomna, choć witał ją tu burzliwemi oklaskami i okrzykami tłum entuzjastów. Nieprzytomną przeniesiono do jednego z namiotów kąpielowych, a po ocuceniu przewieziono motorówką do Douvre'u, gdzie dobrnąwszy do hotelu, natychmiast zasnęła.

Pogoda sprzyjała przez cały czas dzielnej pływaczce. W przeciągu pierwszych dwuch godzin pani Corson przepłynęła 4 mile morskie przy 19 uderzeniach na minutę. I w ciągu całej nocy płynęła bardzo dobrze, rozmawiając od czasu do czasu z małżonkiem oraz z trenerem swoim, którzy towarzyszyli jej w motorówce. Niedaleko jednak wybrzeży angielskich rozpoczęła się walka wytężona z falami odpływu, który odciągał ją od brzegu. Czasami zdawało się nawet, że nie zdoła przezwyciężyć prądu, posuwała się bowiem coraz wolniej naprzód.

Pani Corson liczy lat 27, jest mężatką i posiada dwoje dzieci, pływactwo uprawia od lat kilkunastu.

Za czyn swój otrzyma pani Corson 25.000 dolarów, a to dzięki ryzyku jednego ze sportsmenów i jej wielbicieli, który zaproponował londyńskiemu towarzystwu ubezpieczeń morskich „Lloyd" zakład o 10.000 dolarów w stosunku 1:10, że pani Corson przepłynie kanał. „Lloyd" przyjął zakład, musi więc teraz wypłacić 100.000



Cremington Corson, która przepłynęła kanał La Manche w 15 godz. 28 min.

dolarów szczęśliwemu graczowi, który ćwierć tej sumy obiecał pływaczce, jeżeli kanał przepłynie.

Nie dziw, że wobec takiej zachęty pani Corson walczyła z morzem do ostatka.

Pani Corson jest drugą kobietą, która przepłynęła kanał La Manche.

Dnia 30 sierpnia r. b. t. j. w trzy dni po przepłynięciu kanału przez p. Cremington Corson świetny pływak niemiecki Vierkötter pobił wszystkie rekordy poprzednie, przepływając kanał La Manche w czasie 12 godzin 42 minuty.

Vierkötter wszedł do wody o przylądka Gris Nez o godz. 1 min. 30 i tego samego dnia, o godzinie 14 min. 12, stanął na wybrzeżu angielskiem. Ponieważ jednak wylądował w odległej o 2 i pół kilometra od Douvre'u, nie uczęszczanej przez gości kąpielowych miejscowości London Stairs, świadkami więc jego wylądowania było tylko kilku żołnierzy, znajdującej się tam baterji artylerji nadbrzeżnej.

Żołnierze gdy ujrzeli pływaka w towarzystwie łodzi motorowej, zbliżającego się do wybrzeży Anglji, to domyślili się odrazu, że są świadkami nowej próby przepłynięcia cieśniny.

Pływak walczył mocno z falami, czy to wskutek prądu, który go wciąż znosił, czy też wskutek napotykania skał podwodnych, w które obfituje morze w tem miejscu. Raz nawet przypatrujący się tej walce dostrzegli, jak pływak rzucony był przez fale na skałę, sterczącą nieco nad wodą, ale spadł z niej natychmiast i odzyskawszy równowagę w płytkiej już wodzie, dopełznął na czworakach do wybrzeża.

Wówczas podbiegli do pływaka i ujrzeli, że jest zupełnie wyczerpany i że broczy krwią z czoła i nóg pokaleczonych.

Gdy wyczerpany pływak siadł wreszcie na wybrzeżu, rozległo się donośne huczenie syreny motorówki, która mu towarzyszyła, zwiastującej zwycięstwo.

Towarzysze pływaka pośpieszyli w bród do niego, a ponieważ był spragniony, podali mu butelkę wina i kilka jaj surowych. Orzeźwiwszy się, pływak rozciągnął się na piasku i zapalił papierosa, poczem przeniesiono go do motorówki, sam bowiem iść nie mógł i śród okrzyków żołnierzy zebranych, motorówka ruszyła z powrotem ku wybrzeżu francuskiemu.

Wiadomość o rekordzie pływaka niemieckiego była prawdziwą sensacją dla prasy londyńskiej, która nic nie wiedziała o zamiarze Vierköttera, gdyż pływak ten, będący amatorem, a nie pływakiem zawodowym, nie reklamował swych przygotowań.

Pływaczka amerykańska, miss Ederle, która, jak wiadomo, przepłynęła także La Manche, przed kilku tygodniami, dowiedziawszy się o rekordzie Vierköttera, przesłała współzawodnikowi depeszę gratulacyjną, zapowiadającą jednocześnie, że w roku przyszłym postara się rekord jego pobić.

W ostatniej chwili dowiadujemy się że pływak francuski, Jerzy Michel odpłynął dnia 9-go b. m. z przylądka Gris Nez o godz. 8-ej min. 30 wiecz. i osiągnął brzeg angielski w zatoce św. Małgorzaty o godz. 7-ej min. 25 rano, zużywając tym sposobem na przepłynięcie kanału 11 godzin 5 min. i bijąc rekord Niemca, Vierköttera, o 1 godzinę 37 min.

Na marginesie pływackich mistrzostw Europy.

Powoli ale stale nasze życie sportowe odrabia zaległości z lat wojennych. Organizacyjne i techniczne. Poszczególne dziedziny sportu, jedna po drugiej, nawiązują normalne stosunki z bratniemi organizacjami innych narodów. Żywiołowy rozrost ruchu sportowego w Polsce, był przyczyną pewnych odstępstw od normalnego, w takich wypadkach, biegu rzeczy. W zależności od różnych czynników, widzimy te nieudolności organizacyjne władz sportowych a dobre wyniki i tłumy uprawiających tę gałęź sportu, to odwrotnie — dobre ramy organizacyjne i możliwości rozwojowe — przy niewysokim poziomie (myślę o wynikach) sportowych.

Pływactwo nasze nie jest wyjątkiem. Pierwszy występ naszych zawodników na mistrzostwach Europy w Budapeszcie w r. b. — nie przyniósł nam laurów, nieoczekiwanych, zresztą przez nikogo. Nasi dwaj zawodnicy p. Kuncewicz i p. Siwicki nie osiągneli nawet swych maximów z zawodów w kraju. Zupełnie to zrozumiałe, bo brak rutyny i zdenerwowanie wpływa zawsze ujemnie na wynik. Kroniki naszego sportu potwierdzają to całkowicie.

Dużo jeszcze wody upłynie nim pływacy nasi będą brani poważnie w rachubę. Powtórzyć tu trzeba już utarte powiedzenie: „Nie mamy basenów". Utarte — tak! Ale ciągle trzeba je powtarzać! Dopiero po wybudowaniu basenów — rozporządzając dobrym materjałem ludzkim, będziemy mogli pozyskać masy dla pływania i „wychodować" rekordzistów.

Nasi zawodnicy, Kuncewicz 1 m. 18 sek. na 100 mtr. dow. i Siwicki 3 m. 24 sek. na 200 mtr. nie byli ostatni. Rumuni i Hiszpanie przeważnie byli gorsi.

Z ciekawszych wyników należy zanotować nowy rekord. Arne Borga na 1500 mtr. — 20 m. 04 sek. Uległ on zresztą na 100 mtr. p. Barany'emu w słabym czasie 1 m. 01 sek.

Zwycięstwo w punktacji ogólnej odnieśli Niemcy 101 pkt. przed Szwecją 61 i Węgrami 60 pkt. — wystawiając wspaniałą drużynę pływacka z „asami" Rademacherem, Luberem i Mundem na czele.

Organizacja zawodów — pozostawiała wiele do życzenia. Panował wielki chaos. Porównanie zawodów o mistrzostwa Polski i okręgowe wypadają na naszą korzyść.

Na kongresie F.I.N.A. (Międzynarodowa Federacja Pływacka), odbywającym się łącznie z zawodami przyjęto polski projekt dla ogólnej punktacji mistrzostw Europy o puhar. Projekt ten, zgodny zresztą z punktacją puharu M. S. Wojsk. przewiduje 13, 8, 5, 3, 2, 1 pkt. za pierwsze 6 miejsc i podwójną ilość za konkurencje drużynowe. Uważać to należy za sukces delegacji P.Z.P. w osobach p. Fachera i Semadeniego. Poza drobnemi zmianami w przepisach Water-polo — wniosku angielskiego „International Water-Polo Board (Instytucja opiniodawcza), które wejdą w życie w r. 1927 — postanowiono urządzać mistrzostwa Europy raz na cztery lata, motywując tą decyzję trudnościami finansowemi. Następne mistrzostwa Europy odbędą się w Bolonji (Włochy) w r. 1927.



Vierkötter, który przepłynął kanał La Manche w 12 godz. 42 min.



Najszybsi pływacy Europy Arne-Borg i Barany.

Miła uroczystość.

Komunikują nam z Bydgoszczy o uroczystem powitaniu powracającej czwórki B.T.W. przez całe społeczeństwo. Na dworcu zebrały się tłumy ludzi, organizacje i kluby sportowe oraz przedstawiciele władz miejskich z p. Beyerem Prezesem Rady Miejskiej na czele. Przemówienia powitalne, kwiaty z rąk płci pięknej i fanfara odegrana na cześć zwycięzców — była zasłużoną nagrodą dla dzielnych wioślarzy B.T.W. Za ich wytrwałą pracę sportową i sukces jaki osiągnęli w Lucernie.

Zwycięstwo robi swoje i teraz już zagranicą Biały Orzeł na amarantowem polu na koszulce wioślarskiej zaczyna budzić szacunek i zmusza brać wioślarską z całej Europy do liczenia się z nim. Ten moment został podkreślony przez licznych mówców i zakończony życzeniami dalszej owocnej pracy dla dobra społeczeństwa i sportu wioślarskiego. Załączając i nasze życzenia dla dzielnych wioślarzy, dodać należy jeszcze i to, aby w każdem mieście gdzie istnieje klub wioślarski, istniała, tak jak w Bydgoszczy, ścisła łączność między społeczeństwem i klubem, zżycie się i wspólne odczuwanie smutków i radości. W tem nasza siła i jasne widoki na przyszłość.

Długodystansowy rekord wioślarski w stolicy.

Koło Wioślarzy Warszawskich projektuja urządzenie długodystansowego rekordu międzyklubowege na przestrzeni Warszawa — Łacha Wilanowska — Warszawa.

Zaproszenia zostały rozesłane i o ile kluby się zainteresują to zawody odbędą się 26 b. m.

Pierwsze posiedzenie Warszawskiego Komitetu Wychowania Fizycznego i Przysposobienia Wojskowego.

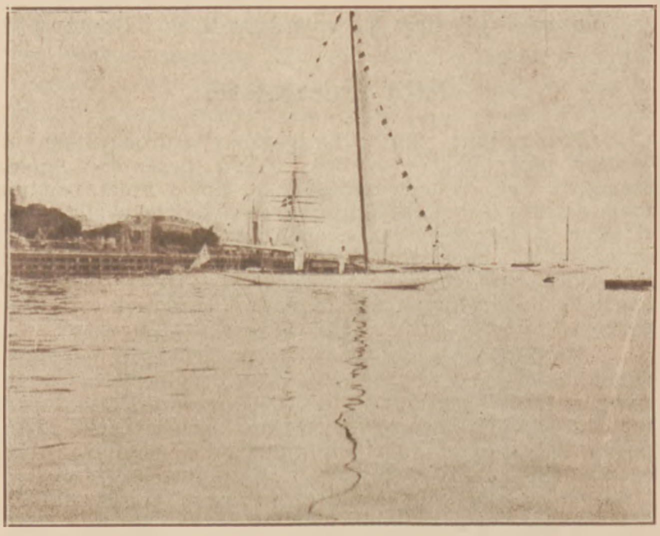
Bez głębszego echa w prasie i zainteresowanych sferach odbyło się pierwsze zebranie Warszawskiego Komitetu Wychowania Fizycznego i P. W. Na zebraniu tem odbytym 5 b. m. w gmachu gimn. im. Kr. Jadwigi pod przewodnictwem prezesa komitetu p. Łopuszańskiego. Komitet w ogólnych zarysach opracował wytyczne dla dalszej pracy przez podzielenie kompetencyj i zainteresowań na trzy działy:

I Wychowania Fizycznego z szczególnem uwzględnieniem szkół początkowych, średnich i wyższych przez możliwie jaknajszerszą pracę z nauczycielstwem.

II Przysposobienia Wojskowego mającego na celu scentralizowanie prac i pomocy dla istniejących już organizacyj jak to Strzelec i Sokół oraz wciągnięcie w sferę swych prac harcerstwa.

III Organizacyj sportowych mających za zadanie zespolenia wysiłków poszczególnych organizacyj (w skład tego wydz. wchodzą przedstawiciele poszczególnych okr. zw. sportowych) i klubów w jedną zgodną linję współpracy i pogodzenie w ten sposób często sprzecznych interesów. Racjonalnie opracowany plan da nam rękojmię jaknajszybszego zaradzenia w pierwszym rzędzie brakowi boisk, pływalni i przystani wioślarskich. Kończąc z braku miejsca ten zarys prac na przyszłość, z przyjemnością stwierdzamy nacisk, jaki został położony przez p. Łopuszańskiego na sporty wodne i znaczenie ich, pod każdym względem dodatnie dla młodzieży i ludzi starszych. Wciągnięcie i pozyskanie dla sportu już ze względów zdrowotnych i eugenicznych ludzi t. zw. w wieku średnim jest nader wskazane; wchodzi ono również w zakres zamierzeń Kom. W. F. i P. W.

Minist. W. R. i O. P., doceniając w pełnej mierze znaczenie sportów wodnych popiera usilnie istniejące i nowopowstałe kluby młodzieży wioślarskie i pływackie, pomagając w zaopatrywaniu ich w drogi tabor i utensylja. Wdzięczne to a tak jeszcze mało wyzyskane pole do pracy.



Z wycieczki żaglówką Warszawa — Kopenhaga p. L. Szwykowskiego. Szwedzki yacht „Moyana" w porcie Kopenhaskim.

Regaty wioślarskie o Mistrzostwo Poznania.

Dnia 12 b. m. odbyły się w Poznaniu regaty wioślarskie o mistrzostwo Poznania.

Wyniki główniejszych biegów są następujące: Czwórki wyścigowe: 1) „Tryton" Poznańskie Towarzystwo Wioślarzy, czas 6 m. 25 sek. 2) Klub Wioślarski w Poznaniu, czas 6 m. 36 sek. Czwórki nowicjuszy: 1) „Tryton" Pozn. Tow. Wiośl., 2) Klub Wioślarski o pięć długości. Ósemki: 1) Klub Wioślarski 6 m. 10 s., 2) „Tryton" Pozn. Tow. Wiośl. o pół długości. Jedynki: 1) Klub Wioślarski, Lange, czas 7 m. 07 sek., 2) Towarzystwo Wioślarzy „Polonja", Sporakowski, czas 7 m. 17 sek.

Długość toru 2000 mtr.

Obszerniejsze sprawozdanie podamy w następnym numerze.

WARSZAWSKI KLUB WIOŚLAREK

Rok założenia 1912.

Sezon bieżący znowu należy do jednego z najtroskliwiej wypełnionego pracą okresu w życiu tego jedynego w Warszawie Klubu Wioślarek.

Więc przedewszystkiem — ciągłe zabieganie o jaknajlepsze zagospodarowanie terenu, troska o uczynienie prawdziwego „home'u" z przystani.

Wysiłki—przyznajemy to z przyjemnością—uwieńczone zostały powodzeniem. Estetyczna i obszerna weranda, okalającą z trzech stron duży nowy budynek — szatnię, jest zarazem ładna i wygodna. Na całym terenie rabaty z kwiatów, starannie utrzymane trawniki. W pracy Klubu w tej dziedzinie znać troskliwą rękę naczelniczki przystani, p. Marji Dziewulskiej.

Sezon bieżący pod względem sportowym zaznaczył się wybitnym ruchem w kierunku pływactwa. Spora liczba pań pilnie trenuje w porcie, jeszcze większa zdobyła tak niezbędną w sporcie wioślarskim umiejętność pływania. Zasługę zapiszmy jednocześnie na konto umiejętnej propagandy przez Klub prowadzonej, oraz na rachunek świetnego trenera, którego posiada Klub w osobie p. ktp. Hutta.

W sporcie wioślarskim — tak samo jak w latach ubiegłych przeważa ruch turystyczny. Przedsiębrane przez wioślarki wycieczki są coraz dalsze i coraz liczniejsze.

W dziedzinie wioślarstwa regatowego — systematyczne treningi odbywało parę osad. Najlepsza z nich, osada reprezentacyjna pod sterem p. M. Dziewulskiej dwukrotnie w roku bieżącym startowała ze zmiennem szczęściem. W Bydgoszczy zdobyła zwycięstwo i bardzo ładny puhar kryształowy. W Krakowie — na regatach organizowanych przez OWSK. doznała porażki od miejscowej osady. Gwoli sprawiedliwości zaznaczmy, że przyczyną porażki był raczej brak własnej łodzi, nie zaś — „zbytnia pewność zwycięstwa". Ta ostatnia bowiem zawsze do istotnego zwycięstwa pomaga, nigdy odwrotnie. W każdym razie Klub niezmiernie żałuje, że nie miał okazji powtórnie spotkać się w Bydgoszczy z osadą OWSK-a, pomimo, że specjalnie o to zabiegał. Osada OWSK-a nie chciała udzielić rewanżu.

Sezon bieżący kończy się. Pomimo to—ruch turystyczny i pływacki cieszy się w Klubie wioślarek niesłabnącem powodzeniem.

Cena ogłoszeń: 1 stron. zł. 300, 1/2 strony zł. 155, 1/4 str. 80, 1/8 strony zł. 45.

ADRES REDAKCJI i ADMINISTRACJI, WARSZAWA, KOSZYKOWA 7. — TEL. 250-85.
REDAKTOR PRZYJMUJE CODZIENNIE OD 3—5.
Rękopisów nie zwraca się. Konto w P. K. O. Nr. 6013.

REDAKTOR i WYDAWCA: *MIECZYSŁAW MAJCHER.*

Drukarnia Piotr Pyz i S-ka, Warszawa, Miodowa 8. Tel. 74-09.

Cukier jako środek odżywczy.

Już w zamierzchłej przeszłości organizm człowieka uczuwał potrzebę spożywania cukru — w tym celu używał miodu. Za czasów Aleksandra Wielkiego, sławnego króla macedońskiego, żyjącego na 330 lat przed Chrystusem, zjawia się w Indjach nowy środek słodzący, mianowicie cukier, wytłaczany z pewnego gatunku trzciny, a stąd z biegiem czasu stał się znany i w Europie. Podczas wojen krzyżowych, w 12-ym i 13-ym wieku czasów chrześcijańskich, widzimy już uprawę trzciny cukrowej w Afryce północnej, w Europie południowej, a później w Indjach zachodnich i w Brazylji.

W roku 1747 chemikowi niemieckiemu Markgrafowi udało się stwierdzić istnienie pewnej ilości cukru w buraku, a w kilkanaście lat później uczeń jego Ashard buduje pierwszą fabrykę cukru buraczanego na Ślązku. Właściwy jednak początek cukrownictwa buraczanego powstał za czasu zamknięcia przez Napoleona Pierwszego w roku 1806-ym przystani francuskich dla wwozu cukru zamorskiego. Wówczas powstaje wiele fabryk cukru we Francji, Niemczech, Austrji, a później w Polsce, wypierając z krajów europejskich cukier trzcinowy. Dziś w Rzeczypospolitej Polskiej pracują 73 cukrownie, które wyrabiają około 5 miljonów centnarów metrycznych cukru rocznie. Połowę tej ilości sami zjadamy, a resztę sprzedajemy do krajów zagranicznych.

Dawniej, gdy cukru wyrabiano mało, uważano go za smakołyk, za słodycz jedynie. Lecz w ciągu ostatnich kilkudziesięciu lat liczne badania naukowe wykazały, że cukier jest jednym z najważniejszych środków spożywczych, podobnie jak mięso, mleko, tłuszcz i tym podobne. Cukier jest najłatwiej strawny ze wszystkich przyjmowanych przez nas pokarmów. Spożywany w dużych ilościach daje nam niezbędne dla naszego ciała ciepło i siłę do pracy. Im więcej człowiek pracuje, tem więcej powinien spożywać cukru. W wojsku naszem w czasie letnim, kiedy przypadają ćwiczenia w polu, ilość cukru wydawana żołnierzom bywa podwyższana o jedną trzecią część zwykłej ilości. Wiemy, że czysta woda użyta do picia nuży człowieka i nie dodaje mu siły. Woda zaś osłodzona cukrem lepiej gasi pragnienie i zwiększa siłę do pracy, co ma n. p. wielkie znaczenie dla robotników podczas robót żniwiarskich i w czasie pracy w tych fabrykach, gdzie panuje wysoka temperatura. Badania lekarskie prowadzone od wielu lat wykazały, że ludzie, którzy jedzą dużo cukru, unikają napojów wyskokowych, a człowiek, który ma skłonności do wódki, jeżeli zacznie spożywać większe ilości cukru, stopniowo odzwyczaja się od niej. Wiedząc, jak wielkim wrogiem ludzkości jest wódka, możemy, śmiało uważać cukier za lekarstwo przeciw tej truciźnie.

Dla tych względów cukier jest wskazany dla sportowców, bo wymagania stawiane organizmowi sportowca można przyrównać do ciężkiej pracy. Kto sam trenował, ten wie jak potrzebnym jest cukier, — element łatwostrawny a pożywny, dla organizmu doprowadzonego do maximum sprawności.

Jednak to wielkie znaczenie cukru dla ciała człowieka nie jest ludziom dostatecznie znane i dlatego w Polsce go nie doceniają. Tem się też tłomaczy bardzo małe spożycie cukru u nas w kraju w porównaniu z tem, co zjadają inne narody.

Należałoby, również położyć nacisk na uświadomienie i szerszych mas sportowców o znaczeniu spożywczem cukru.

Statystyka prowadzona przez Bank Cukrownictwa tj. instytucję, która sprzedaje całą produkcję cukru zrzeszonego cukrownictwa i prowadzi planową gospodarkę podziału cukru z uwzględnieniem potrzeb konsumenta — wykazuje wprawdzie za ostatnie lata stopniowe wzmożenie spożycia cukru — jednakże w porównaniu z zachodnią Europą i Ameryką pozostajemy pod względem konsumcji znacznie wtyle.

Jak wykazują obliczenia prowadzone przez urzędy państwowe, spożycie cukru w oświeconych krajach Europy oraz w Ameryce jest o wiele większe, niż w Polsce i wynosi: w Anglji 38 kilogramów, w Niemczech 24 kilogr., we Francji 23 kilogramy, w Austrji 17 kilogramów, w Danji 48 kilogramów, w Stanach Zjednoczonych Ameryki 51 kilogramów, w Kanadzie (Ameryka Północna) 43 kilogramy, a w Polsce zaledwie 9 kilogramów rocznie na jednego mieszkańca.

Ilość spożywanego cukru zależy przedewszystkiem od oświaty i uświadomienia człowieka o wartości odżywczej cukru. Im więcej naród jest oświecony, tem większe ilości cukru spożywa.

W czasie ostatniej wojny z powodu braku cukru zaczęto używać do słodzenia pokarmów sacharyny. Ten sztuczny środek słodzący nie daje żadnych korzyści, lecz przeciwnie, przynosi tylko szkodę, więc powinniśmy się go wystrzegać. Przed wojną używanie sacharyny do jedzenia było przez urzędy lekarskie wzbronione. W czasie wojny nakaz ten z konieczności poszedł w niepamięć, obecnie należy go znów przywrócić.

Duże zastosowanie w zachodniej Europie i Ameryce znajduje cukier do przetworów owocowych, do wyrobu marmelady, powideł, konfitur i t. p. Ponieważ owoce nadzwyczaj dodatnio wpływają na ciało ludzkie, głównie dzięki zawartości w nich „kwasów organicznych", przeto dążyć należy do stałego ich spożywania. Spożywanie owoców w pewnych porach roku napotyka trudności ze względu na warunki klimatyczne. Po zakończeniu więc pory właściwej ceny świeżych owoców podnoszą się tak bardzo, że często codzienne ich spożywanie dla niezamożnej ludności staje się niedostępne. Przemysł przetwórczy usuwa właśnie te trudności, dając możność spożywania owoców w postaci przetworów w każdej porze roku. Dzięki niemu możemy zabierać na wycieczki sportowe cukier w najrozmaitszych postaciach jak

konserwy, czekolada, cukierki i t. d. Należy przytem stwierdzić, że spożycie owoców u nas w kraju, zwłaszcza w postaci przetworów, w porównaniu z tem, co zjadają zagranicą, jest bardzo małe, co odbija się ujemnie tak na odżywianiu ludności, jak i na rozwoju sadownictwa. Cukier jest rzeczą najważniejszą w przerobie owoców. Używa się go dla polepszenia smaku i nadania przetworom trwałości; będąc wybitnym środkiem pokarmowym, cukier w znacznym stopniu zwiększa też pożywność przerobionych owoców.

Przemysł cukrowniczy przyczynia się do wzmożenia ruchu przewozowego, a w związku z tem do zwiększenia dochodów kolei.

Przemysł cukrowniczy daje zajęcie tysiącom robotników nietylko w samych cukrowniach, ale i w innych fabrykach, jak naprzykład odpowiednich przyrządów i maszyn, tkanin, worków i tym podobnych towarów, które cukrownie nabywają w dużych ilościach.

Cukrownictwo daje skarbowi państwa nadzwyczaj wielkie dochody, gdyż niezależnie od tych podatków, które samo opłaca, od sprzedaży cukru w kraju skarb pobiera podatek spożywczy, pospolicie zwany „akcyzą", w ilości około 90 miljonów złotych rocznie.

Eksport cukru zagranicę i związany z tem dopływ walut mocnych do kraju jest poważnym czynnikiem dla kształtowania się pomyślnego bilansu handlowego, a tem samem dla umocnienia się kursu naszej waluty.

W roku bieżącym sumy otrzymane ze sprzedaży cukru eksportowego przez Bank Cukrownictwa wyniosły przeszło 2.500.000 funtów szterlingów.

Sumy przelane przez Bank Cukrownictwa do Banku Polskiego z tytułu sprzedaży cukru eksportowego wynoszą za czas od r. 1922 do 1925 włącznie, poważną sumę około siedmiu miljonów szterlingów.

Z powyższego widzimy, jak wielkie znaczenie do podniesienia rolnictwa, rozszerzenia życia gospodarczego naszego kraju i dochodowości państwa, posiada przemysł cukrowniczy. Jedząc więcej cukru — popieramy rolnictwo, przemysł, skarb Państwa, a co najważniejsze — własne zdrowie.

Dlatego w kołach sportowych należy pamiętać, że nieodzownem jest na wszystkie wycieczki, ćwiczenia, konkursy i t. p. zaopatrywać się zawsze w ten tani, łatwy do nabycia, skoncentrowany, a więc mało miejsca zajmujący, niezastąpiony niczem środek odżywczy, jakim jest cukier, lub też przetwory, duży procent cukru zawierające — jak czekolada, cukierki i t. p. rzecz prosta tylko krajowego wyrobu.

NOWE KSIĄŻKI SPORTOWE.

„Łódką z biegiem Wisły" — Władysława Grzelaka, z przedmową Aleksandra Janowskiego. Nakładem Polskiej Składnicy Pomocy Szkolnych. Warszawa. 1926 r.

Nazwisko autora tej miłej i pożytecznej książeczki dobrze jest znane polskim wioślarzom-turystom. Daje też ono zgóry gwarancję, że książka przez niego napisana o odbytej podróży z biegiem całej Wisły — czytelnikom wioślarzom służyć może z wielką korzyścią.

„Łódką z biegiem Wisły" — stanowi w istocie raczej podręcznik dla turysty, terenem działanie którego jest Wisła, aniżeli literackim wkładem do ubogiego w Polsce piśmiennictwa o turystyce wodnej. Tem niemniej wszakże — książka ta znakomicie zapełnia lukę, istniejącą w dziedzinie fachowego usystematyzowania wycieczek wioślarskich po Wiśle. Autor omawia wycieczkę doskonale zorganizowaną, w dużym zakresie uwzględnia krajoznawczą stronę turystyki wodnej, dając szereg wiadomości o położonych nad brzegami Wisły miastach i miasteczkach.

Prosto i szczerze opowiada autor o trudach wycieczki, o niesłabnącej energji jej uczestników, nadając swej opowieści piękny ton serdecznego umiłowania Wisły, umiłowania tak bardzo charakterystycznego dla wioślarzy-turystów.

Książeczka p. Grzelaka winna znaleźć się w rękach wszystkich, którzy zamierzają podróżować Wisłą na lodzi. Przyniesie im ona rzetelny pożytek.

K. M.

Drukarnia Piotr Pyz i S-ka, Miodowa 8, Tel. 74-09.